

UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ
SETOR DE CIÊNCIAS DA TERRA
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

ALEXANDRE GOMES FERREIRA

A DIMENSÃO METROPOLITANA DOS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS.
REFLEXÕES A PARTIR DE CURITIBA NO CONTEXTO DA COPA DO
MUNDO FIFA 2014

CURITIBA (PR)

2013

ALEXANDRE GOMES FERREIRA

**A DIMENSÃO METROPOLITANA DOS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS.
REFLEXÕES A PARTIR DE CURITIBA NO CONTEXTO DA COPA DO
MUNDO FIFA 2014**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, curso de Mestrado, Setor de Ciências da Terra da Universidade Federal do Paraná, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Olga Lúcia Castreghini de Freitas Firkowski

**CURITIBA
2013**

F383d

Ferreira, Alexandre Gomes

A dimensão metropolitana dos megaeventos esportivos : reflexões a partir de Curitiba no contexto da Copa do Mundo da FIFA 2014 / Alexandre Gomes Ferreira. — Curitiba, 2013.

110f. : il. color. ; 30 cm.

Dissertação (mestrado) - Universidade Federal do Paraná, Setor de Ciências da Terra, Programa de Pós-graduação em Geografia, 2013.

Orientador: Olga Lúcia Castreghini de Freitas Firkowski.

Bibliografia: p. 104-110.

1. Desenvolvimento Urbano - Curitiba. 2. Copa do Mundo (Futebol). 3. Eventos esportivos. I. Universidade Federal do Paraná. II. Firkowski, Olga Lúcia Castreghini de Freitas. III. Título.

CDD: 796.334668

ATA DE DEFESA DE DISSERTAÇÃO

Aos quatorze dias do mês de junho do ano de dois mil e treze, na sala PH05, foi avaliada pela Banca Examinadora, composta pelos professores abaixo relacionados, a Dissertação de Mestrado do (a) aluno (a) **ALEXANDRE GOMES FERREIRA** intitulada **"A DIMENSÃO METROPOLITANA DOS MEGAEVENTOS ESPORTIVOS. REFLEXÕES A PARTIR DE CURITIBA NO CONTEXTO DA COPA DO MUNDO FIFA 2014"**, que obteve como resultado final APROVADA.

(RES. 65/09 CEPE Art. 69. Os examinadores avaliarão a dissertação ou a tese considerando o conteúdo, a forma, a redação, a apresentação e a defesa do trabalho, decidindo pela aprovação, ou reprovação do trabalho de conclusão do aluno.

Parágrafo único. A ata da sessão pública da defesa de dissertação ou tese indicará apenas a condição de aprovado ou reprovado.

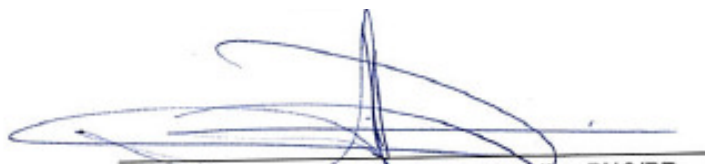
Nome e assinatura da Banca Examinadora:



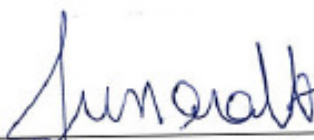
Profa. Dra. Olga Lúcia C. de Freitas Firkowski (Orientadora)



Profa. Dra. Mônica Muniz Pinto de Carvalho de Souza - PUC/SP



Prof. Dr. Fabio Duarte de Araújo Silva PUC/PR



Profa. Dra. Jussara Maria Silva – Universidade Positivo

Aos meus pais por todo amor e amparo de uma vida
À minha esposa, Vanessa, e aos
nossos dois lindos filhos,
razões maiores da minha existência

AGRADECIMENTOS

Gostaria de começar agradecendo aos funcionários, professores e colegas do Programa de pós-graduação em Geografia da UFPR que contribuíram direta ou indiretamente na elaboração desta pesquisa com sugestões, ensinamentos e/ou troca de ideias, em especial ao professores que constituíram banca no exame de qualificação, José Manoel Gonçalves Gândara e Fábio Duarte de Araújo Silva.

Agradeço à professora Olga Firkowski, querida orientadora que aceitou me guiar desde a iniciação científica e com isso me fez enriquecer muito. Um exemplo de competência, dedicação e generosidade que entre tantos outros bons ensinamentos de vida e estímulo intelectual me fez ver na carreira acadêmica uma nova possibilidade.

A toda minha família, especialmente minha amada esposa Vanessa e aos nossos dois lindos filhos Guilherme e Luíza pessoas que mais sentiram minha ausência e que ao mesmo tempo mais me incentivaram nos momentos difíceis. Aos meus queridos pais que, mesmo estando longe, continuam a me apoiar em tudo que faço, agradeço por uma vida inteira a que me dedicaram. À minha irmã/sobrinha, Alessandra, que tal empreitada sirva acima de tudo como um estímulo.

Aos amigos do LaDiMe Patrícia Baliski, Fernanda Fernandes e Augusto Pereira, parceiros de tantas jornadas que ajudaram com que meus desafios tornassem-se nossos. Muito obrigado pelo respeito, incentivo, auxílio e tenham certeza que a admiração é recíproca.

Por fim agradeço à Curitiba, bela cidade que me acolheu e tornou-se parte significativa da minha formação além de uma grande razão da minha inquietude quando chegado de São Paulo, no ano de 2007, me proporcionou novos olhares sobre o urbano e sua complexidade admirável.

“Consenso significa que não importa quais possam ser os seus compromissos pessoais, interesses e valores, você percebe as mesmas coisas, lhes dá o mesmo nome. Mas não há contestação no que parece, no que é dado em uma situação e como uma situação. A principal característica do consenso é a anulação do dissenso”.

Jaques Rancière

RESUMO

A presente pesquisa é fruto da busca de compreensão de um fenômeno relativamente recente: a utilização de megaeventos esportivos, mais especificamente a Copa do Mundo FIFA, enquanto estratégia de desenvolvimento urbano. Para tanto, utilizou-se uma dupla perspectiva analítica; (i) a da contextualização de sua importância enquanto estratégia de desenvolvimento urbano; e (ii) a da discussão sobre os processos de preparação da Copa do Mundo FIFA 2014, nas 12 sedes escolhidas e suas respectivas regiões metropolitanas, com ênfase em Curitiba. Sob tal perspectiva a pesquisa foi estruturada em três (3) partes. Na primeira, são apresentadas as bases teóricas capazes de possibilitar a compreensão das relações entre os megaeventos e o urbano no capitalismo contemporâneo, discutindo ideias como a cidade enquanto máquina de crescimento, o novo empreendedorismo urbano e o conceito de megaevento. Na segunda parte são analisados os impactos da Copa do Mundo FIFA 2010, na África do Sul, que serviu como um parâmetro comparativo, metodologicamente, mostrando uma série de elementos comuns à Copa do Mundo FIFA 2014, no Brasil, entre eles, a forma como a construção do evento tem sido conduzida. Na terceira parte busca-se discutir os efeitos da Copa do Mundo FIFA 2014, nas cidades-sedes brasileiras e suas respectivas regiões metropolitanas, com ênfase na análise de Curitiba. Na escala inter-metropolitana, a análise deixa claro que a lógica concentradora de investimentos nas regiões mais abastadas do país tende a limitar o alcance de possíveis efeitos positivos advindos do evento, de forma muito similar ao que autores constataram no caso Sul-africano. No que concerne ao metropolitano, a inexistência de projetos e investimentos, por si só evidenciam impactos pouco significativos, fazendo com que a população metropolitana passe ao longe dos aclamados legados do evento, ao contrário disso, concentrando possíveis benefícios diretos de sua realização em áreas mais abastadas das cidades-sedes. Concernente à análise específica de Curitiba, o detalhamento dos projetos, e a relação das obras com as diretrizes prioritárias para a ampliação da mobilidade/acessibilidade definidos pelo planejamento local, não mostraram, como os projetos da Copa do Mundo FIFA 2014 possam trazer contribuições ao planejamento da RMC. De forma geral, tais projetos restringem-se, a renovação (reforma/ampliação) de vias já existentes em locais dotados de acessibilidade privilegiada dentro da metrópole.

Palavras-Chave: Megaeventos Esportivos. Desenvolvimento urbano.

Metropolitano. Curitiba

ABSTRACT

This research is the result of the search for understanding of a relatively recent phenomenon: the use of mega sporting events, specifically the FIFA World Cup, while urban development strategy. For this, we used a dual analytical perspective; (i) the context of their importance as urban development strategy, and (ii) the discussion on the preparation processes of FIFA World Cup 2014 in 12 venues chosen and their respective metropolitan regions, with emphasis in Curitiba, considering the possible repercussions of the event and its legacy. From this perspective the research was structured in three (3) parts. At first, we present the theoretical bases capable of providing an understanding of the relationships between mega events and urban in contemporary capitalism, discussing ideas as the city as growth machine, the new urban entrepreneurialism, the concept of metropolis and metropolitan. From this perspective the research was structured in three (3) parts. At first, we present the theoretical bases capable of providing an understanding of the relationships between mega events and urban in contemporary capitalism, discussing ideas as the city as growth machine, the new urban entrepreneurialism and the concept of mega event. In the second part we analyze the impacts of the FIFA World Cup 2010 in South Africa, which served as a comparator, methodologically, showing a number of elements common to the FIFA World Cup 2014 in Brazil, among which stands out how the construction of the event has been conducted: the boastful speech and transformer beyond its management model, structured through public spending and private management. In the third part seeks to discuss the effects of the 2014 FIFA World Cup, the Brazilian host cities and their metropolitan areas, with emphasis on the analysis of Curitiba and its metropolitan area. In the inter-metropolitan scale, the analysis makes clear that the logic of concentrating investments in more affluent regions of the country tends to limit the range of possible positive effects arising from the event, very similar to what the authors found in South African case. Regarding the metropolitan, the lack of projects and investments alone show no significant impacts, causing its population to pass away the legacy of the acclaimed event, unlike that concentrating possible direct benefits in performance in more affluent areas of host cities. Concerning the specific analysis of Curitiba, the detailed design, and the relationship of the works with the priority guidelines for the expansion of mobility / accessibility defined by local planning, not shown, as the designs of the 2014 FIFA World Cup can bring contributions to this perspective. Generally, such projects are limited to the renewal (renovation / expansion) of existing lines, in most cases in good storage conditions and also in places endowed with privileged accessibility within the metropolis.

Keyword: Sporting mega-events. Urban development. Metropolitan. Curitiba

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	13
LISTA DE TABELAS	14
LISTA DE GRÁFICOS.....	15
1. INTRODUÇÃO	14
2. OS MEGAEVENTOS E SUA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO	17
2.1 A emergência da cidade dos consensos (o fim da polis?).....	17
2.2 A máquina de crescimento e os megaeventos	22
2.3 Os megaeventos e a metrópole: integração ou fragmentação?	25
2.4 Megaeventos: marco conceitual e opções metodológicas	31
3. A COPA EM OUTROS CONTEXTOS: O QUE NOS MOSTRA A EXPERIÊNCIA AFRICANA?	37
3.1 A seletividade do modelo de desenvolvimento sul-africano: espacialidades, metropolização e a copa do mundo na África do Sul.....	37
3.2 Vencedores e perdedores: lições de grandes gastos e benefícios inesperados na copa da África	43
4. A COPA DO MUNDO NO BRASIL E A QUESTÃO METROPOLITANA.....	52
4.1 Idas e vindas da gestão metropolitana no Brasil.....	52
4.2 As regiões metropolitanas e seus contrastes	55
4.3 A distribuição seletiva dos investimentos: as mesmas promessas.....	63
4.3.1 A contradição entre o crescente aumento dos custos para a construção dos estádios e o discurso de desenvolvimento urbano	72
5. A METRÓPOLE CURITIBA: O PODER TRANSFORMADOR DOS PROJETOS PREVISTOS.....	80

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	100
7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:.....	104

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Localização dos Estádios, Cidades-Sedes e Municípios Metropolitanos da Copa do Mundo FIFA 2010, na África do Sul.....	40
Figura 2 – Brasil: cidades-sedes da Copa do Mundo 2014, suas regiões metropolitanos e respectivos estádios.	62
Figura 3 – Brasil: total de investimentos por cidade-sede da Copa 2014, maio de 2012	63
Figura 4 – Localização da Cidade da Copa na região metropolitana de Recife	71
Figura 5 – Movimento pendular diário da população economicamente ativa provinda dos municípios da RMC em relação a Curitiba – 2000/2010.....	82
Figura 6 - Evolução da Ocupação da RMC Entre 1953 a 2000.....	83
Figura 7 – Projetos de mobilidade assegurados pela Matriz de Responsabilidades – Curitiba e Região Metropolitana.....	91
Figura 8 – Perspectiva da ponte estaiada que está sendo construída em Curitiba para a Copa do Mundo FIFA 2014.....	94
Figura 9 – Rendimento Domiciliar por classe – Curitiba e Municípios Límítrofes	95
Figura 10 – Acessibilidade na RMC e os Projetos da Copa 2014.....	98

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Total de gastos diretos estimados para a Copa do Mundo na África do Sul (2010) – em milhões de dólares.....	45
Tabela 2 – Total estimado de alguns legados da Copa do Mundo na África do Sul (2010) - milhões	46
Tabela 3 – Caracterização das RMs das cidades-sedes da Copa do Mundo 2014	60
Tabela 4 – População das RMs correspondentes às cidades-sedes da Copa do Mundo 2014	61
Tabela 5 - Investimentos assegurados pela Matriz de Responsabilidades, por cidade-sede e setor (R\$ milhões).....	65
Tabela 6 - Investimentos assegurados pela Matriz de Responsabilidades, por cidade-sede e setor (R\$ milhões).....	66
Tabela 7: Valores dos investimentos por cidade-sede, maio de 2011 e junho de 2012	75
Tabela 8 - Projetos para Curitiba assegurados pela Matriz de Responsabilidades, maio de 2012	89

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Custos e valores de arrecadação esperados pelo Governo Sul-africano com a Copa do Mundo 2010 (2003 e 2009) – em dólares.....	48
Gráfico 2- Aumento dos custos estimados para a construção dos estádios da Copa do Mundo 2010, em dólares (2003-2010), África do Sul.....	49
Gráfico 3 - Aumento dos lucros das cinco maiores companhias de construção, em dólares (2003-2009), África do Sul.....	50
Gráfico 4 – Investimentos Totais Metropolitanos – em milhões de reais.....	67
Gráfico 5 – Investimentos metropolitanos em Mobilidade urbana	68
Gráfico 6 – Investimentos em aeroportos.....	69
Gráfico 7 – Diferenciação entre projetos de mobilidade metropolitanos	70
Gráfico 8 – Evolução dos investimentos em estádios para a Copa do Mundo 2014	73
Gráfico 9 – Divisão dos custos totais para realização da Copa do Mundo FIFA 2014	77
Gráfico 10 – Divisão dos custos – por setor - para realização da Copa do Mundo FIFA 2014.....	78
Gráfico 11 - Projetos de mobilidade com aumento no investimento total, entre novembro de 2011 e dezembro de 2012.....	93

1. INTRODUÇÃO

A apreensão do fenômeno urbano na atualidade emerge como uma tarefa complexa a todos os pesquisadores que se propõem a fazê-lo. A realidade, que se conforma e agrega novos elementos a cada momento, repercute em uma série de situações inexistentes nas décadas passadas e ao mesmo tempo abre novas possibilidades de reflexão. Sob tal perspectiva, vários desafios se impõem, seja ao planejamento, à gestão ou ao cotidiano das pessoas nos centros urbanos, fatos que determinam a frequente busca por soluções de novos e também velhos problemas. As cidades passaram a ser pensadas e produzidas com o objetivo de torná-las protagonistas da dinâmica econômica, por meio da adequação de suas formas de gestão e produção. Competitividade, “empresariamento urbano” (Harvey, 1996), planejamento estratégico (por projetos), intervenções pontuais, entre outros enunciados, passam a compor o rol das iniciativas a serem adotadas pelos administradores urbanos.

Neste contexto, a necessidade de se pensar o espaço metropolitano é colocada por Ascher (2010) como um dos princípios e desafios norteadores da atualidade e do “neoplanejamento”, tendo tal escala a função de concentrar as decisões urbanas estruturantes e estratégicas, fundamentalmente em razão da revalorização da escala local na explicação da mobilidade dos capitais e da tendência da segmentação socioespacial dado o acirramento das contradições nas metrópoles.

É nesse sentido que nas últimas décadas cresce a busca de novos investimentos e emerge a ideia de que megaeventos esportivos, com destaque para Jogos Olímpicos e Copa do Mundo, podem servir como motores do desenvolvimento, principalmente quando pensados como sinônimo de Grandes Projetos Urbanos (GPUs), transformando-os em estratégia para governos e promotores urbanos que buscam empreender e justificar a renovação de algumas porções territoriais em um curto espaço de tempo.

Para Oliveira (2010), os projetos que costumam vir a reboque destes megaeventos trazem implicações que vão além dos limites municipais das cidades-sedes que os abrigam. Neste sentido, argumenta que os mesmos

geram expectativas metropolitanas, não se restringindo à produção de novos equipamentos e serviços urbanos, propiciando alterações territoriais significativamente amplas.

Assim, o presente trabalho destaca um aspecto pouco observado nos estudos sobre Megaeventos em que a ênfase recai sempre sobre a cidade-sede, obscurecendo a questão metropolitana e os impactos que porventura as obras realizadas nas cidades-sede venham a causar nos municípios vizinhos.

Partindo deste pressuposto a temática dos megaeventos esportivos será analisada sob uma dupla perspectiva; (i) a da contextualização de sua importância enquanto estratégia de desenvolvimento urbano; e (ii) a da discussão sobre os processos de preparação da Copa do Mundo FIFA 2014, nas 12 sedes escolhidas e suas respectivas regiões metropolitanas, com ênfase em Curitiba, considerando as possíveis repercussões do evento e seus legados.

Inicialmente, nos dois primeiros capítulos, são apresentadas as bases teóricas capazes de possibilitar a compreensão das relações entre os megaeventos e o urbano no capitalismo contemporâneo, discutindo ideias como a cidade enquanto máquina de crescimento, o novo empreendedorismo urbano, o conceito de metrópole e metropolitano. Nestes dois capítulos ainda são descritas as etapas metodológicas que visaram atingir os objetivos norteadores do desenvolvimento da presente pesquisa.

Na segunda parte apresenta-se uma análise dos impactos da Copa do Mundo FIFA 2010, na África do Sul, pautada em diversos artigos e trabalhos acadêmicos sobre o tema. Tentou-se traçar um panorama o mais amplo possível, acerca dos seus impactos e legados socioeconômicos. A maior parte desta análise centra-se na contribuição da Copa do Mundo FIFA para o desenvolvimento da infraestrutura, turismo, geração de emprego, produto interno bruto (PIB), entre outros, os chamados impactos tangíveis, considerando sobretudo, que os estudos de caso sugerem também uma série de semelhanças que apontam para um processo mais geral de reestruturação socioeconômica urbana e de reorganização dos sistemas econômicos e de governança atuais.

Os capítulos 4 e 5 buscam discutir os efeitos da Copa do Mundo FIFA 2014, nas cidades-sedes brasileiras e suas respectivas regiões metropolitanas, centrando a análise em Curitiba.

A ponderação dos custos e benefícios decorrentes dos investimentos requeridos pelo evento recomenda a investigação de efeitos sob os pontos de vista setorial e regional, sem prejuízo, naturalmente, do conhecimento aprofundado dos impactos produzidos sobre as diferentes frações da população que, num país com crônicas desigualdades sociais, torna essa tarefa, fundamental.

Assim, o modelo descentralizado de realização do evento com a distribuição dos investimentos entre as diversas cidades reaviva os debates sobre a questão regional, sobretudo, em relação ao potencial dos mesmos em contribuir para a superação ou reafirmação das desigualdades regionais existentes no Brasil.

A análise das 12 cidades-sede permitiu verificar a distribuição espacial dos investimentos identificando quais receberão os maiores valores assim como quais serão os setores que auferirão os mais elevados percentuais dos recursos.

Concernente à análise específica de Curitiba (capítulo 5), foi realizado o detalhamento dos projetos visando avaliar a relação dos mesmos com o aglomerado metropolitano de Curitiba, buscando identificar a existência de legados decorrentes da realização do evento, priorizando determinados aspectos, tais como gastos efetuados, ampliação dos custos e fundamentalmente sua relação com as necessidades e prioridades locais, avaliando as escolhas locacionais e possíveis decorrências das mesmas no interior da metrópole, contribuindo assim, para as reflexões acerca do tema sob um enfoque geográfico.

Por fim é fundamental ressaltar as dificuldades implícitas ao desenvolvimento de uma pesquisa cujo objeto principal de análise ainda não se concretizou plenamente, ou seja, as transformações em decorrência da Copa do Mundo FIFA 2014 estão ocorrendo e ainda continuarão a ocorrer posteriormente ao evento, desse modo, é sempre maior o desafio de analisar um objeto em pleno processo de sua realização.

2. OS MEGAEVENTOS E SUA ESTRATÉGIA DE DESENVOLVIMENTO

2.1. A EMERGÊNCIA DA CIDADE DOS CONSENSOS (O FIM DA POLIS?)

A história das cidades, principalmente sob o capitalismo, demonstra que elas ganharam e perderam várias funções ao longo de seu desenvolvimento. Se no paradigma da indústria manufatureira a urbanização e a cidade eram expressão e consequência do processo econômico em curso (mas apenas suporte da indústria que era o motor da acumulação) hoje a cidade é parte integrante desse processo, ou seja, responde por significativa parcela da acumulação (LEFEBVRE, 1999).

Apesar de utilizarem conceitos distintos, autores como Harvey (2011), Ascher (2010), Logan e Molotch (1996) convergem sobre a possibilidade de se delinear um período, ou melhor, um recorte espaço-temporal em que transformações na estrutura capitalista indicariam um novo momento, capaz de proporcionar mudanças importantes na forma como as cidades são governadas.

Com o avanço da reestruturação que começou a tomar impulso durante as últimas décadas do século passado, a competitividade adquire crescente importância como um fator-chave na base do crescimento econômico, tanto a nível nacional, regional ou metropolitano. Segundo Swyngedouw et al (2002) tal processo ocorreu como parte das mudanças que começaram a surgir quando - com o esgotamento e crise do modelo que havia sido imposto depois da Grande Depressão de 1929 -, um número crescente de governos nacionais, optou por um ajuste estrutural de acordo com a orientação defendida por grandes organizações internacionais.

Ainda segundo Swyngedouw et al (2002) os contornos básicos dessa opção, que foram formalizadas com o chamado consenso de Washington, baseiam-se em um arranjo teórico ideológico que considera os principais arranjos institucionais presentes no período anterior, sob a influência do modelo fordista-keynesiano, um obstáculo para o crescimento econômico, na medida em que impediam o pleno funcionamento dos mecanismos básicos da

economia capitalista. Foi com este fundamento que promoveu a implementação de um pacote de reformas que pretendia reduzir o peso do Estado e restaurar o papel do mercado na regulação da vida econômica.

Para Harvey (2005) e Castells (1999), este processo deve ser compreendido como a última grande fase de reconstrução sistêmica do capitalismo, trazendo como marco o avanço dos ideais neoliberais. Harvey (2005) argumenta que anteriormente a este período, por todo o mundo capitalista, mas principalmente nos EUA (o poder dominante indiscutível da época) a força da classe capitalista havia diminuído em relação ao movimento dos trabalhadores e de outros grupos sociais. Neste momento os chefes das principais corporações assim como os grandes controladores da mídia e os grupos mais abastados reagiram a tal situação com um movimento que Harvey (2005) denominou de “reconstrução radical do nexos Estado-finanças” que pode ser traduzido em atitudes como:

(...)desregulamentação nacional e internacional das operações financeiras, a liberação do financiamento da dívida, a abertura do mundo para a competição internacional intensificada e o reposicionamento do aparelho do estado em relação à previdência privada (HARVEY, 2005, p. 65)

Castells (1999) e Chesnais (1996), em perspectiva similar, atribuem à consolidação de alguns processos que nos dão uma síntese da magnitude e complexidade do momento histórico: a) a integração dos mercados sob a égide do capital financeiro - a financeirização da economia; b) a revolução da tecnologia da informação e do conhecimento; c) a formatação das corporações capitalistas contemporâneas que, longe de manifestar o tradicional recorte setor produtivo *versus* setor financeiro, apresenta-se enquanto macroestruturas financeiro-industriais que têm experimentado velozes transformações; d) fusões de bancos e corporações, num movimento internacional de concentração e centralização do capital. A emergência de um padrão de acumulação de capital, baseado predominantemente na financeirização, tem conduzido a apropriação e a valorização da riqueza, inexoravelmente, para uma órbita de capitalização especulativa, onde a dinâmica das atividades econômicas passam a estar baseadas em posições nos mercados imobiliário, financeiro e nas transações comerciais.

Desde então, tem-se uma dinâmica econômica sustentada em dois pilares: primeiro, na liberalização postulada pelo ajuste estrutural e, em segundo lugar, um novo paradigma técnico-científico, estruturado em torno de novas tecnologias da informação e comunicação. Com esta base, a partir do final dos anos 1970, começou-se a perceber a dinâmica da economia global substancialmente diferente da fase anterior.

A partir deste momento o capital que havia perdido espaço para as políticas keynesianas passa por um processo de reempoderamento em relação ao trabalho acelerado pela produção de desemprego e desindustrialização, imigração, e toda sorte de mudanças tecnológicas e organizacionais, como a subcontratação, por exemplo (HARVEY, 2011).

O que se segue é o ataque ideológico e político sobre todas as formas de organização do trabalho nos anos Reagan/Thatcher, cuja solução foi reprimir os salários e a prestação social do Estado em favor da resolução da crise do declínio da rentabilidade e da riqueza dos grupos privilegiados. “As concepções mentais do mundo foram reformuladas, na medida do possível, com o apoio aos princípios neoliberais de liberdade individual, necessariamente incorporada ao livre-mercado e ao livre-comércio”(HARVEY, 2011, p.110), o que exigiu uma brusca regressão no estado de bem estar social assim como no poder regulatório governamental construído anteriormente.

Para Hobsbawm (1995) o elemento fundamental deste período não foi o mau funcionamento sistêmico do capitalismo em relação ao período anterior (Era de Ouro), mas a falta de controle que suas operações haviam adquirido, e acrescenta:

Ninguém sabia o que fazer em relação aos caprichos da economia mundial, nem possuía instrumentos para administrá-la. O grande instrumento para fazer isto na Era de Ouro era, a política de governo, coordenada nacional ou internacionalmente, não funcionava mais. As Décadas de Crise foram a era em que os Estados nacionais perderam seus poderes econômicos. (HOBBSAWM, 1995, p.398)

Como resultado do progresso em reformas estruturais, da abertura externa que progressivamente foi aplicada na maior parte do mundo, uma parte crescente de estratégias de negócios foram afetadas por uma mudança fundamental: a de escala. Este fato, que marca a característica constitutiva do

que chamamos globalização, fez emergir a competitividade como uma ferramenta estratégica para conduzir crescimento econômico de países, regiões, cidades e empresas. Assim, com a declaração de alterações provocadas pela reestruturação, "a noção de competitividade tem representatividade gigantesca devido ao aumento gradual da mobilidade do capital internacional e a abertura dos mercados nacionais, ou seja, devido globalização" (TUROK, 2007, p.21).

A essa perspectiva, Harvey (2000), acrescenta:

Hoje, o capital encontra formas e oportunidades globais de valorização, ao mesmo tempo em que a esfera financeira alcança relativa autonomização em relação à produção e à capacidade de intervenção das autoridades monetárias, verifica-se uma estreita imbricação entre o processo imobiliário e o capital financeiro. Em geral, esta conexão não se encontra mediada por formas institucionais de controle, o que contribui, por um lado, para uma maior dispersão geográfica do capital através do globo e, por outro, faz com que cada área urbana tenha de ser submetida à disciplina de livre flutuação do capital (HARVEY, 2000, p. 75).

Para Galvão (2004) os jogos financeiros destituídos de regulações pertinentes e libertos dos controles nacionais, bem como as grandes redes de produção e comercialização organizadas em cadeias globais de extração de valor, atuaram como elementos fundamentais para a promoção de uma forte tendência à “concentração de renda reprodutora de desigualdades pessoais e regionais” (GALVÃO, 2004, p. 153).

A nova Geografia Econômica que resulta desta perspectiva pode ser sintetizada da seguinte forma:

As forças centrípetas oriundas da interação entre as economias de escala, custos de transporte e tamanho e localização dos mercados de produto e insumo, da presença de economias externas não pecuniárias – externalidades, sobre tudo, tecnológicas – e padrões de mobilidade de mão-de-obra terminam por induzir a concentração das atividades econômicas em certos sítios. (GALVÃO, 2004, p. 160)

Esta tendência concentradora não se limitaria então aos fatores de produção de mercadoria, mas a submissão definitiva do espaço urbano à livre flutuação do capital, como apontado por Harvey (2011) sendo possível desta forma associar diretamente a necessidade de se fazer projetos urbanos e

eventos impactantes ao contexto da inundação do mercado com investimentos, válvula de escape para o capital excedente.

Surgem, neste contexto, novos nichos de consumo e estilo de vida individualizados de forma repentina, “construídos em torno de um estilo pós moderno de urbanização, como a disneyficação dos centros das cidades”, comuns ampliadores do processo de gentrificação (HARVEY, 2011, p.110).

Vainer (2011) afirma que se trata de uma forma nova de governar e interpretar as cidades, em que as relações entre interesses privados e estado se reconfiguram completamente e entronizam novas modalidades de exercício hegemônico. Neste contexto, torna-se regra a invisibilização dos processos decisórios, em razão mesmo da desqualificação da política e da desconstituição de fato das formas “normais” de representação de interesses. “Não se sabe onde, como, quem e quando se tomam as decisões – certamente não nas instâncias formais em que elas deveriam ocorrer nos marcos republicanos”. (VAINER, 2011, p.11)

Swingedouw (2012), de forma similar, utiliza o conceito de pós-política para sintetizar esta nova realidade:

O sinal máximo de pós-política em todos os países ocidentais é o crescimento de uma abordagem gerencial para o governo onde o mesmo é reconcebido como uma função gerencial, privado da sua dimensão política adequada. Os tempos de consenso em que estamos vivendo eliminaram, assim, um espaço, verdadeiramente, político de desacordo.

Rancière (2005) ressalta, no entanto, que o consenso não se iguala à paz ou ausência de conflito, enfatizando:

Dificuldades e problemas, como re-ordenamento urbano, que são, geralmente, encenados e aceitos como problemáticos precisam ser tratados através de acordos entre arranjos gerenciais e técnicos. Consenso significa que não importa quais possam ser os seus compromissos pessoais, interesses e valores, você percebe as mesmas coisas, lhes dá o mesmo nome. Mas não há contestação no que parece, no que é dado em uma situação e como uma situação. A principal característica do consenso é a anulação do dissenso. (Rancière, 2005, p. 4).

A governança urbana capitalista tardia e os debates sobre a disposição da cidade não seriam apenas expressões perfeitas de tal ordem pós-política, mas, de fato, a construção de novas cidades criativas e empreendedoras seria

uma das principais arenas através da qual este consenso pós-político tornar-se-ia construído, quando “a política propriamente dita é progressivamente substituída pela administração social especializada” (Zizek, 2004, p. 117). O consenso pós-político, portanto, é aquele radicalmente reacionário, que antecipa a articulação de trajetórias divergentes, conflitantes, e alternativas para possibilidades e organizações urbanas futuras.

2.2. A MÁQUINA DE CRESCIMENTO E OS MEGAEVENTOS

A ideia de que megaeventos podem servir como motores do desenvolvimento deve ser entendida no citado contexto de uma mudança drástica na forma como as cidades ou estados locais são regidos, o que historicamente pode ser datado da década de 1970, nos EUA, país centro do sistema capitalista, não por coincidência, em um momento de crise.

O que talvez pudesse ser melhor referido como neoliberalismo urbano, a nova abordagem, envolve uma dissociação das cidades em relação aos seus respectivos estados nacionais, sendo então ‘forçadas’ a assumir uma maior responsabilidade pelo seu próprio crescimento econômico.

Sob tal perspectiva, para Andranovich *et al.* (2001) é possível referir-se a uma grande estratégia de megaeventos (*mega-event strategy*), associada à competição entre cidades por trabalho e capital num contexto de escassez de transferência de recursos do governo central para administrações locais e, embora o uso de eventos para a atração de investimentos não seja propriamente uma novidade, esse recurso teria passado a ser mais utilizado a partir de mudanças na política urbana e do acirramento da competição global. Este novo cenário seria responsável por gerar um ordenamento urbano voltado para as demandas de corporações, indústrias de alta tecnologia e produtores de serviços cada vez mais sofisticados (Andranovich *et al.*, 2001, p.114).

Sob esta ideia paira a noção de que a nova cidade empresarial vai competir como um ator econômico relativamente independente no mercado, ao invés de depender do apoio do governo nacional, Fernandes (2001) destaca que as lideranças governamentais foram cada vez mais facilmente convencidas a entender suas cidades dentro de uma escala geográfica de relevância mais

ampla no capitalismo contemporâneo, levando-os a reprodução de ambientes favoráveis à competitividade das empresas.

As cidades agora têm que encontrar novas formas de criar empregos, atrair investimentos - incluindo o investimento de seus próprios governos centrais - e serem rentáveis na utilização do espaço urbano. Em resposta, de forma obviamente conflitante, as mesmas estão conjugando o desenvolvimento socioeconômico ao crescimento econômico para a acumulação de capital, gerando no processo de uma era de competição inter-cidade que é hoje uma dimensão mundial. Megaeventos, devido à enorme quantidade de atenção e atividade econômica que geram, e os montantes de investimento que lhes estão associados, tornam-se assim extremamente interessantes, ou porque não dizer, fundamentais a esta estratégia.

Fernandes (2001) argumenta que as estratégias empresariais globais liberadas de limites de regulações nacionais e supra-nacionais, são as que mais impacto causam sobre a vida das populações, já que a competitividade assume novas proporções diante da instabilidade da nova ordem e a realocização facilitada pelo progresso técnico e pela redução da regulação dos fluxos financeiros acabam por empurrar as cidades para a concorrência por investimentos por meio da oferta de benefícios e subsídios de toda sorte.

Um núcleo dessa mudança de foco paira sobre o próprio conceito empresarial de gestão, inevitavelmente ligado a ideia de competitividade, portanto, segundo Harvey: "o novo empreendedorismo tem como uma noção-chave a 'parceria público-privada', em que a promoção tradicional local é integrada com a utilização de poderes locais governamentais para tentar atrair fontes de financiamento externo, o investimento direto ou novas fontes de emprego" (Harvey, 1989, p.8). Nesta abordagem, como o pressuposto básico subjacente, a competitividade é uma condição necessária para alcançar os níveis de investimentos necessários à promoção do crescimento econômico de cada localidade (país, região, cidade), também significa afirmar que, desta forma, seria capaz de aumentar o emprego, renda pessoal e, em última análise, a qualidade de vida das pessoas que vivem lá.

Esta abordagem de estratégias de gestão implica em concebê-la com o objetivo de aumentar a atratividade dos locais, principalmente abordar a condição de que cada um deles pode oferecer em termos de retorno sobre

investimentos. Isto pode ser traduzido em um bom clima para os negócios, algo que a governança urbana se concentrou muito mais para proporcionar com a construção de todos os tipos de atrações do capital para a cidade (HARVEY, 1989).

Para Swyngdoun, Moulaert e Rodriguez (2002) esta é a resposta *ad-hoc* a uma situação em que, sob livre mercado em uma dinâmica global, que tem acentuada a assimetria da relação entre o fluxo e locais, fazem surgir abordagens mais orientadas para o mercado, e dependentes do mesmo, que visam a promoção econômica e a reestruturação competitiva na maior parte das cidades. Neste contexto a revitalização urbana é apresentada como uma oportunidade para mudar hierarquias econômicas e funções dentro de determinada região, criando novos postos de trabalho e o reforço da posição da cidade na divisão interurbana e do trabalho.

Esta perspectiva apresentada nos remete a uma reflexão inevitável: qual seria a margem de manobra para determinada localidade promover alterações significativas, por exemplo, em seu nível de emprego?

Sobre a questão, Fernandes (2001), embasada em Swyngedouw (1994) enfatiza:

De fato a noção de que o crescimento local produz emprego esbarra numa evidência concreta: são as políticas macroeconômicas exercidas na escala geográfica nacional que, como nos recorda Swyngedouw (1994), exercem maior efeito sobre o nível agregado de emprego. (FERNANDES, 2001, p.75)

Desta forma, a força local para modificar tal cenário pode ser considerada desprezível, especialmente diante dos altos custos que as alterações têm implicado em termos de retornos fiscais (em vista aos esforços de toda sorte empenhados pelos governos que disponibilizam pesados incentivos para atração de novos investimentos), ainda mais ao se considerar os custos sociais envolvidos em termos de queda dos investimentos públicos em serviços e equipamentos coletivos.

2.3. OS MEGAEVENTOS E A METRÓPOLE: INTEGRAÇÃO OU FRAGMENTAÇÃO?

A necessidade de se pensar o espaço metropolitano é colocado por Ascher (2010) como um dos princípios e desafios norteadores da atualidade e do “neoplanejamento”, tendo tal escala a função de concentrar as decisões urbanas estruturantes e estratégicas.

Sem sombra de dúvida um número cada vez maior de estudos objetivam a análise do fenômeno metropolitano, entre outros motivos pela revalorização da escala local na explicação da mobilidade dos capitais e da tendência de segmentação socioespacial graças ao acirramento das contradições nas metrópoles.

Os projetos que costumam acompanhar os megaeventos trazem implicações que vão além dos limites municipais das cidades-sedes que os abrigam. Neste sentido, Oliveira (2010) argumenta que os mesmos geram expectativas metropolitanas, não se restringindo assim à produção de novos equipamentos e serviços urbanos, mas também propiciando uma boa oportunidade para a revisão de projetos e planos territoriais, afirmando:

Essa expectativa se amplia quando consideramos que os jogos, embora concentrados em uma cidade, envolvem uma rede de serviços e infraestrutura que atravessa toda a metrópole. Consideramos metrópole um espaço muito além da cidade central que lhe dá origem, pois, são assim consideradas porque se constituem como “uma mancha urbana” e que forma o que podemos caracterizar como um aglomerado urbano ou área metropolitana. (OLIVEIRA, 2010, p.2)

O discurso dominante de autoridades públicas e de políticos também converge para tal ponto de inflexão, já que costuma apregoar que os megaeventos são uma oportunidade única e acabam por trazer ganhos para toda a sociedade, porém, a análise de grande parte da bibliografia disponível revela que existem importantes dúvidas em como eles podem efetivamente qualificar as cidades e melhorar a condição urbana dos seus habitantes, principalmente em áreas metropolitanas e suas adjacências.

Neste contexto, Sanchez (2010) acrescenta:

O chamado renascimento urbano é geralmente vendido como meio para aumentar o retorno de investimentos públicos e também como garantia para a diminuição do desemprego, mas há pouca evidência de que estes benefícios realmente ocorram. Pelo contrário estudos mais específicos desenvolvidos em cidades estadunienses (SMITH, 2006) e européias (GOMEZ 1998) questionam esses lugares comuns acerca do retorno social decorrente da venda dos lugares (SANCHEZ, 2010, p.491)

Em uma análise voltada para os espaços metropolitanos, mais especificamente das regiões metropolitanas das cidades-sedes da Copa do mundo em 1994, nos EUA, Baumann, Engelhardt e Matheson (2004) analisaram a criação de empregos antes, durante e após o evento.

Os autores resumem que em contraste com os relatórios de impacto econômico, anteriores ao evento, que sugerem um grande aumento no emprego devido ao torneio, seu estudo posterior não encontrou nenhum incremento significativo sobre o mesmo nas cidades e suas regiões. É possível destacar ainda que a mesma análise em setores específicos da economia além de não encontrar benefícios dos jogos em relação ao emprego na área de serviços, identifica um impacto significativamente negativo sobre o emprego no comércio varejista, atribuindo tal situação ao ‘efeito *crowding-out*’, ou de deslocamento, relacionado ao grande endividamento público comumente necessário para viabilizar megaeventos, ou seja:

This results in an increase in gross spending on the event but no increase in net economic activity for the city or country as a whole **as money is simply shifting from one sector to another** (Baumann, Engelhardt e Matheson, 2004, p. 4)¹.

Assim, não se poderia falar em crescimento econômico ou muito menos em desenvolvimento metropolitano ocasionados pelos mesmos, mas sim num ganho localizado, em setores, como o do turismo, ao custo do endividamento público.

Lacerda (2011) argumenta que a metrópole deve ser compreendida fundamentalmente por um processo de fragmentação, onde o todo está dividido em partes diferenciadas, mas também como espaço de integração

¹ “Isso resulta em um aumento no gasto bruto do evento, mas nenhum aumento na atividade econômica líquida para a cidade ou o país como um todo já que o dinheiro é simplesmente mudado de um setor para outro.” Tradução nossa.

entre os fragmentos, o que depende do grau de atendimento das infraestruturas urbanas, particularmente daquelas relacionadas à mobilidade das pessoas, da produção e das informações. Assim a metrópole do ponto de vista da produção e da apropriação humana do seu espaço é um todo constituído de partes claras e diferentemente caracterizáveis:

Os diversos fragmentos espaciais da cidade não são separados, segregados, excluídos. Eles se integram espacialmente, muitas vezes de forma precária, gerando situações socialmente tensas, contraditórias e conflituosas. Os seus respectivos processos sociais, históricos, políticos e culturais definem as formas de integração de cada um deles nas diversas escalas territoriais. (LACERDA, 2011²)

O problema maior estaria então na acentuação da fragmentação e neste sentido, Logan e Molotch (1996) acenam para o que seria um impacto metropolitano fundamental no contexto globalizado das cidades empresa: como os projetos de renovação urbana construiriam ligações econômicas mais importantes de uma cidade específica com outras pelo mundo, acabariam por afastar ou às vezes desconectar completamente o que os autores denominam “vizinhanças decadentes nas redondezas” (LOGAN E MOLOTCH, 1996, p. 298), ou seja, intensificando assim a fragmentação territorial e as desigualdades sociais.

Então, o que poderia ser inicialmente, com base no discurso oficial, um ganho para amplas regiões teria um efeito perversamente contrário, ao centralizar uma série de intervenções dinamizadoras em uma única cidade, ou ainda em partes dela, tender-se-ia a ampliar as disparidades, contradições e conflitos.

Para Fernandes (2001), fica muito claro que tal processo intensifica as diferenciações entre as localidades, acentuando-se a fragmentação territorial e regulatória no interior de uma mesma nação, acrescentando:

Apesar do processo de homogeneização do espaço que a globalização induz, essa busca frenética por diferenciações ao mesmo tempo mina a solidariedade nacional e do trabalho, exarceba a fragmentação da sociedade, do mercado de trabalho e do território e lança a localidade num sistema globalizado de acumulação, sobre o

² A ausência da página na citação se justifica pela mesma ter sido retirada durante apresentação oral da autora durante o XIV ENANPUR

qual exerce comando absolutamente inexpressivo. (FERNANDES, 2001, p.34)

O embarque numa trajetória competitiva perante outras localidades em disputa pelos mesmos recursos apresenta-se, assim, como uma tendência funcional aos interesses dos beneficiários do processo de centralização do capital que a globalização e a financeirização da acumulação produzem. Com a gravidade de que o próprio poder local contribui para a centralização de capital ao inverter prioridades desviando recursos públicos para atender aos interesses corporativos em sua movimentação pelo mundo afora. (FERNANDES, 2001)

Quando se pensa que as políticas de desenvolvimento regional ou metropolitanas deveriam ter por objetivo compensar ou tentar corrigir desigualdades, como por exemplo no caso das políticas européias praticadas sobretudo na década de 1990, onde ficava claro a priorização das áreas mais necessitadas (embora não tenhamos por hora a intenção de entrar no mérito dos resultados). O que a política de desenvolvimento associada aos megaeventos proporciona parece correr em direção contrária a tal pressuposto. Os investimentos são concentrados não só nas cidades-sedes, como na grande maioria das vezes, nas porções nobres desta, o que no caso curitibano representaria apenas a continuidade de uma política de planejamento seletiva e centralizadora.

Parece-nos então inevitável recordar-nos de Santos (2009, p. 336), para quem tal estratégia de corporatização do território, com a destinação prioritária de recursos para atender às necessidades geográficas pró-desenvolvimentistas, buscando em seu âmago, atender aos interesses das grandes empresas, acaba por afetar toda a sociedade, já que desse modo, a despesa pública ganha um perfil largamente desfavorável à solução de problemas sociais e localizados.

Buscando exemplos concretos e estudos de caso, Barcelona torna-se paradigmática quando se trata da argumentação sobre o sucesso dos Grandes Projetos Urbanos (GPU's) diretamente relacionados a um Megaevento, mais especificamente as Olimpíadas realizadas em 1992, naquela cidade.

Porém, autores como Capel (2005), Borja (2009) e Munhõz (2008), convergem ao afirmar que, se por um lado a estratégia de competitividade da

cidade de Barcelona assenta-se nos seus espaços centrais, cosmopolitas e voltados para a economia dos serviços, se dirigindo a uma população bem restrita, por outro lado a sua respectiva área metropolitana avança sem “qualquer marca” ou projeto como aqueles que foram implementados em Barcelona e resultaram na criação de um modelo paradigmático de reconhecimento mundial.

Assim o “modelo Barcelona” teria deixado à margem um amplo território metropolitano do qual também é dependente.

Galvão (2004), ao se debruçar sobre o planejamento europeu, expõe muito bem que desenvolvimento regional não se resume a construção de infraestrutura de transportes, mas a uma teia complexa de elementos que coloca a inovação entre um dos elementos mais importantes, outro ponto questionável e passível de ser abordado quando se trata do suposto desenvolvimento produzido pelos megaeventos.

O citado autor ainda argumenta que o ponto essencial da trajetória de evolução da política de desenvolvimento regional da União Europeia foi a percepção social mais holística que se adotou para pensar o desenvolvimento. Tal fato seria fundamental para entender como é possível ante as relações sociais de natureza tipicamente conflitantes do sistema capitalista, obter ganhos coletivos, reduzindo tensões e promovendo experiências bem-sucedidas que se tornam referenciais passíveis de segmento.

Assim, se as políticas de desenvolvimento regional perpassariam processos inovativos e planos de médio e longo prazo, como os megaeventos e sua perspectiva naturalmente efêmera poderia trazer ganhos efetivamente regionais?

Para Swyngdoun, Moulaert e Rodriguez (2002), o que está por trás deste reforço é um processo de reconcentração territorial e que, desta forma, a busca para o crescimento transforma a renovação urbana como condição agregada e necessária a regeneração econômica.

Embora, para os autores citados, esta tendência geral assuma formas muito distintas em diferentes cidades, o projeto baseado em intervenções urbanas geralmente envolve mudanças críticas nas prioridades e a ascensão de uma forma mais agressiva, dinâmica e empreendedora no estilo de governança urbana. Planejadores e autoridades locais passam a adotar

uma abordagem mais empresarial visando identificar oportunidades de mercado e auxiliar os investidores privados a aproveitá-las, uma postura temerária para o enfrentamento das contradições em nações com grande nível de desigualdade como o Brasil ou a África do Sul.

Sob tal argumentação é possível a apropriação, mais uma vez, das ideias de Milton Santos com os conceitos de espaços luminosos e espaços opacos que, grosso modo, representam a dualidade entre aqueles bem servidos pelas redes informacionais - telecomunicações, transporte, infraestrutura urbana – locais onde agentes hegemônicos representados pela população mais rica e organizada ditam as regras em contraposição aos espaços opacos, estes no interstício dessas redes, onde as modernizações e as políticas públicas não chegam, apesar de seus habitantes participarem da lógica que move a cidade enquanto trabalhadores de baixa qualificação, desempregados ou marginais. (SANTOS E SILVEIRA, 2005)

Assim, com o avanço do processo de urbanização, concretizando-se pela extensão e densificação das grandes cidades, torna-se cada vez mais difícil pensá-las individualmente, ou seja, sem o seu espaço metropolitano. Essa concepção justifica a escolha do recorte espacial de análise. Julga-se então imprescindível observar o processo para além dos limites municipais tanto pela sua densidade sociocultural e econômica, pela concentração de recursos públicos que o sustentam, como por acreditar que neles se explicitam mais claramente todos esses processos de modernização que levam ao surgimento de novas questões relativas aos processos socioespaciais oriundos de tais projetos e, conseqüentemente, novos desafios sobre as diferentes formas de reconstruir e/ou refazer as cidades.

2.4. MEGAEVENTOS: MARCO CONCEITUAL E OPÇÕES METODOLÓGICAS

Em meio à discussão que trata a reconfiguração da cidade capitalista contemporânea ante as transformações no processo de globalização e do sistema de poder mundial, tem-se a temática dos megaeventos e dos grandes projetos urbanos cada vez mais recorrentemente analisadas. Tal discussão assenta-se sob a lógica da “reinvenção” das cidades enquanto mercadorias; do seu subjugamento à mercantilização do território e ao acirramento da concorrência inter-cidades em busca de novos investimentos, processo que parece adotar em sua lógica um modelo paradigmático/consensual entre os ditos *experts* da cidade e seus gestores públicos. (SANCHEZ, 2010)

Sob tal perspectiva parece-nos primordial conceituar o que seriam os megaeventos. Para Seixas (2010, p.7) eles podem ser caracterizados como manifestações culturais ou desportivas de âmbito internacional ou mesmo global que, na sua formulação, conjugam de forma muito objetiva e eficaz, uma série de elementos catalisadores de dinâmicas urbanas, das sociais às financeiras e das econômicas às culturais. “Ações coletivas e efêmeras que comportam *status* simbólicos e escalas espaciais e temporais muito significativas”, onde se pode destacar, sobretudo, os Jogos Olímpicos e a Copa do Mundo. Para o autor, tal estratégia constitui-se numa das mais emblemáticas no espaço urbano da atualidade tendo se colocado inclusive como “uma das mais relevantes linhas de exaltação e de demonstração de hegemonia e de poder político-econômico e cultural das nações e das cidades mais dominantes do planeta” (SEIXAS, 2010, p.10).

Assim os megaeventos trazem consigo os megaprojetos, normalmente com parcerias público-privada, quase sempre relacionados a impactantes operações midiáticas, ligados a uma produção urbana de forte apelo imobiliário, de caráter e valoração arquitetônica pós-moderna, além de implicar vultosos níveis de investimento financeiro, assim como suas expectativas de retorno – elementos que se fazem repercutir, por sua vez, em elevados valores financeiros para a venda e/ou ocupação de novas áreas construídas. São muitas vezes desenvolvidas estruturas paralelas e relativamente autônomas de

planejamento e gestão urbanística, que desconsideram as prioridades até então vigentes, adaptadas apenas às perspectivas de investimento, propondo-se novas centralidades econômicas e dando-se ainda uma grande relevância à mobilidade de escala regional. (SEIXAS, 2010)

Um megaevento esportivo, quase um sinônimo da implementação de projetos urbanos impactantes, transforma-se assim, numa das estratégias mais utilizadas pelos governos e promotores urbanos para empreender e justificar a renovação de algumas partes da cidade num curto espaço de tempo, formando uma parceria de interesse público e privado indubitavelmente eficaz para a ação de determinados grupos financiadores das estruturas políticas hegemônicas. Para que essa estratégia do “megaevento” seja plenamente efetivada, Sanchez (2004) esclarece que os benefícios tangíveis e intangíveis têm sido amplamente divulgados pelos gestores públicos, de modo a que haja o necessário envolvimento e engajamento da população tanto no que se refere à compreensão da necessidade das obras e investimentos para a realização do evento, que geram transtorno e desconforto, mas também dos benefícios que virão com a “reestruturação urbana” e com a construção da “nova” imagem da cidade.

Não seria difícil compreender, deste modo, porque nas últimas décadas, a reprodução dos grandes projetos arquitetônicos, impulsionados por grandes eventos, passa a ser ampliada de forma universal, em cidades com características e contextos políticos, econômicos e sociais completamente diferentes, como se fossem verdadeiras fórmulas miraculosas de sucesso, assumindo um importante papel nas agendas “pró-desenvolvimento” dos governos municipais, principalmente. (SANCHEZ, 2004)

Com base no exposto, acredita-se que megaeventos esportivos, como a Copa do Mundo de futebol, e os projetos urbanos comumente associados, tornam-se uma ótima lente que permite lançar luz e interpretar novas estratégias que permeiam o espaço urbano, neste sentido, algumas questões se colocam: (1) como a interação escalar desta lógica se aplica em especial aos sistemas urbanos? (2) como esses projetos, por sua vez expressam a maneira como as forças - operando em uma variedade de escalas geográficas-, intersectam-se à construção de novos ambientes socioeconômicos? e (3) como processos de polarização social,

exclusão ou integração, são moldados e se relacionam com estas formas de reestruturação socioespacial?

A essas questões se somam outras não menos importantes como: até quando uma cidade pode viver de eventos? Em tal contexto, quem produz o espaço urbano, quais são as forças que direcionam tais estratégias? O que define um projeto ou evento como bem-sucedido ou não?

Assim, pensando na complexidade do tema a ser abordado, a presente pesquisa foi desenvolvida sob um viés muito próximo da corrente metodológica crítico-dialética, descrita por Sposito (2004). Porém, por acreditar que nossa pretensão de pesquisa ultrapassa em alguns quesitos os enquadramentos desse método, é que utilizamos a ideia de metodologia ao invés de método. Nesse sentido, construímos nossa metodologia sobre as bases de uma pesquisa qualitativa, ancorado em intenso levantamento bibliográfico documental.

Na tentativa de enriquecer o debate sobre a questão, buscou-se analisar dados e custos não comumente considerados neste tipo de análise, levando em conta fundamentalmente outras experiências de países com a realização da Copa do Mundo; contextualizar distorções econômicas; levantar questões sobre a sustentabilidade dos investimentos econômicos limites e possíveis benefícios em nações tão contraditórias como o Brasil.

Nesse contexto, utilizamos talvez da principal referência contemporânea sobre a realização de um megaevento em uma nação em desenvolvimento, a Copa do Mundo 2010 realizada na África do Sul, considerando sobretudo, que os estudos de caso sugerem também uma série de semelhanças que apontam para um processo mais geral de reestruturação socioeconômica urbana e de reorganização dos sistemas econômicos e de governança atuais.

É fundamental assim, tentar examinar como as cidades se preparam para os mesmos, como incorrem seus grandes custos sociais e políticos, além de seus custos econômicos. Estas preparações, muitas vezes negligenciadas nas avaliações posteriores, também fazem parte do seu legado. Como projetos de desenvolvimento neoliberais, megaeventos podem transformar, ou ajudar a transformar, espaços urbanos, e trazer impactos significativos sobre as populações urbanas.

A atualidade do tema exige, no entanto, o acompanhamento atento e

detalhado de tudo o que está sendo veiculado sobre a temática, os estudos organizados por institutos econômicos, as previsões governamentais, entre outros.

Deve-se ressaltar, contudo, a grande dificuldade durante toda a pesquisa em obter informações junto aos órgãos responsáveis pelas obras do evento, na maioria das vezes com alegações de ‘sigilo’ acerca das mesmas. Isso impede o confronto de fontes diversas e limita as possibilidades de análise. Tal situação ocorre mesmo com diversos portais disponibilizados na internet que objetivam a transparência do evento, tal qual o sítio “Copa Transparente”³, organizado pelo Senado Federal e Câmara dos Deputados. Tais iniciativas poderiam, *a priori*, mostrar preocupação pública com a clareza na gestão dos gastos, mas, fundamentalmente, estes “canais” apresentam informações genéricas e superficiais, principalmente diante do que seria necessário à temática por hora abordada.

Diante de tal cenário, considerando-se que um dos objetivos do presente trabalho é a discussão sobre os processos de preparação para a Copa do Mundo FIFA 2014, priorizou-se a análise dos investimentos que serão realizados em decorrência do mundial. Nesse sentido, optou-se por utilizar como fonte de informações a Matriz de Responsabilidades, que pode ser entendida como o documento oficial que apresenta os valores a serem investidos. Ela define o papel dos governos federal, estaduais e municipais, bem como de agentes privados, na aplicação de recursos e na execução das ações. Deve-se destacar, porém, que não apenas a Matriz de Responsabilidade foi utilizada, a urgência e atualidade da temática exigiram também o acompanhamento da realidade por meios de informação mais dinâmicos como jornais, revistas, etc.

A Matriz de Responsabilidades traz os investimentos por setor (aeroporto, arenas/estádios, hotelaria, mobilidade urbana, porto e segurança pública) e por cidade-sede (Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo), permitindo analisar conjuntamente estas informações. Assim, para cada cidade-sede os investimentos por setor foram detalhados, especificando-se os

³ <http://www.Copatransparente.gov.br/homeCopa>

custos estimados em maio e dezembro de 2012, mês da última atualização do documento e revisão, respectivamente.

A partir dos dados organizados, procedeu-se a comparação entre as 12 cidades-sede, o que permitiu verificar o percentual de participação de cada uma no montante total dos recursos destinados aos projetos preparatórios para a Copa do Mundo FIFA 2014, bem como a distribuição espacial dos investimentos. Nesta perspectiva, foram identificadas as cidades que receberão os maiores investimentos e quais setores auferirão os mais elevados percentuais dos recursos (mobilidade urbana, aeroportos e portos, construção e/ou reforma de estádios, além de segurança e hospedagem).

Assim, a pesquisa considerou todas estas cidades e verificou como estão distribuídos os investimentos em montante total e por setores. Tal modelo descentralizado de realização dos jogos e dos investimentos reacende os debates sobre a questão regional, além da urbana, e sobre o potencial dos mesmos em contribuir para a superação ou reafirmação das desigualdades regionais existentes no Brasil.

Concernente à análise específica de Curitiba, foi realizado o detalhamento dos projetos, priorizando determinados aspectos, tais como gastos efetuados, ampliação dos custos no período entre maio de 2011 e dezembro de 2012, e a relação das obras com a cidade e sua região metropolitana. Tais aspectos abordados visam avaliar a possibilidade de se identificar a existência (ou não) dos propalados legados para Curitiba, principalmente em função dos vultosos investimentos efetivados em razão do evento.

A fim de traçar um panorama metropolitano dos investimentos realizados optou-se em separá-los em dois grandes grupos: projetos metropolitanos e projetos exclusivos da cidade-sede. Os primeiros envolvem investimentos em mais de uma cidade - como por exemplo os que preveem reforma de vias que ligam um aeroporto de um município vizinho à cidade-sede; já os segundos são exclusivos da cidade-sede (programados para acontecer apenas no referido município).

Neste sentido, cabe destacar que o conceito de cidade-sede utilizado pela FIFA e a forma como os investimentos estão disponibilizados na Matriz de Responsabilidade - agrupados sem distinção de municípios ou áreas onde

serão executados - dificultam o entendimento de uma análise metropolitana da distribuição dos investimentos. Para se conseguir chegar ao resultado esperado foi necessário pesquisar individualmente cada um dos projetos, tentando entender sua funcionalidade e assim poder classificá-lo como de abrangência metropolitana ou não.

Informações adicionais que ajudaram a compor a discussão foram conseguidas em fontes como o Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social (IPARDES), Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC) e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC).

Metodologicamente a Copa realizada na África traz uma série de elementos que tornam possível traçar paralelos com a Copa do Mundo FIFA 2014, no Brasil, portanto, se lançará mão dessa perspectiva comparada como importante instrumento de análise.

A forma como a construção do evento tem sido conduzida, destacando-se, dentre outros elementos: o discurso ufanista e transformador dos políticos, governantes e empresários locais (elites); a sua priorização como modelo de desenvolvimento e fundamentalmente o seu modelo de gestão, que de forma totalmente contraditória, se estrutura por meio dos investimentos públicos embora “pregue” o gerenciamento privado; apontam um processo mais geral, já referido neste trabalho, de reestruturação socioeconômica urbana e de reorganização dos sistemas econômicos.

Geograficamente, merece destaque, a capacidade concentradora dos projetos, limitadas espacialmente às cidades-sedes, e mais do que isso, muitas vezes nas porções mais nobres das mesmas, característica que emerge como lugar-comum, tanto na literatura que trata da Copa do Mundo FIFA 2010, quanto no que se conseguiu constatar do caso brasileiro.

3. A COPA EM OUTROS CONTEXTOS: O QUE NOS MOSTRA A EXPERIÊNCIA AFRICANA?

3.1. A SELETIVIDADE DO MODELO DE DESENVOLVIMENTO SUL-AFRICANO: ESPACIALIDADES, METROPOLIZAÇÃO E A COPA DO MUNDO NA ÁFRICA DO SUL

A Copa do Mundo na África foi tratada como uma grande panaceia capaz de levar prosperidade e desenvolvimento a todo o continente. Exagero? Não se olharmos para os discursos proferidos pela FIFA e Políticos locais como a famosa declaração do Presidente Jacob Zuma que orgulhosamente declarou que a África do Sul teria provado aos ‘afro-pessimistas’ que eles se enganaram quanto a capacidade do país não só de organizar o evento, mas de revolucionar o continente forjando uma identidade de coesão e construindo uma imagem positiva da África para todo o mundo. (COTTLE, 2011)

A evidência que tais eventos são capazes de modificar ou reorientar estratégias de desenvolvimento em escalas diversas pode ser endossada pelo exemplo africano principalmente quando se leva em consideração que as diretrizes estabelecidas nos planos locais, frutos da transição institucional “pós *apartheid*” (1996), foram todas subvertidas em função do evento.

O exemplo sul-africano, nestes termos, torna-se consideravelmente didático, pois para a realização do evento tornou-se fundamental que as cidades alinhassem suas estratégias de desenvolvimento com o imperativo de infraestrutura e outros, descritos na proposta da realização da Copa do Mundo FIFA 2010. (HLATSHWAYO, 2011)

Embora as cidades individualmente pudessem decidir sobre a mecânica específica dos planos de desenvolvimento e aplicações, o seu núcleo, conjunto inegociável de princípios de desenvolvimento necessários ao evento foi imposto (CZEGLÉDY, 2009a). Isso se tornou absolutamente imprescindível como forma de garantir que a sinergia necessária seria estabelecida à realização dos projetos da Copa, assim como seus critérios duvidosos de desenvolvimento.

Mas de que forma isto foi estabelecido e como isso traz relação com a

questão metropolitana por ora abordada?

Tal estratégia, segundo Pillay e Bass (2009), foi facilmente implantada, pois as grandes cidades da África do Sul tinham, no passado recente, desenvolvido um conjunto de estratégias de planejamento que na maioria dos casos correspondiam aos princípios de desenvolvimento delineados na proposta da Copa do Mundo FIFA 2010. Pillay e Bass (2009) enfatizam que, na verdade, os planejadores e estudiosos se esforçaram para relacionar a trajetória de desenvolvimento pré-existente das cidades sul-africanas, ao novo modelo que se impunha, argumentando que o evento traria novo impulso a um padrão já fundamentado de planos de renovação urbana e regeneração que se estabeleciam localmente.

A regulamentação das regiões metropolitanas e de todas as políticas de desenvolvimento urbano que surgem, após a constituição de 1996, emergem neste contexto de um complexo processo de mudança, analisado por alguns autores como uma desregulamentação de um antigo regime definido como "fordismo racial" (GELB, 1991) e uma tentativa de implementar uma nova forma de controle híbrido, combinando políticas neoliberais e redistributivas (CLING, 2000; MARAIS, 2001).

Assim, o principal instrumento de planejamento das municipalidades sul-africanas, incluindo suas regiões metropolitanas, denominado Integrated Development Planning for Local Government – IDP (Plano Integrado de Desenvolvimento) foi completamente subjugado à lógica do capital ou dos projetos da FIFA.

A partir de então, criou-se um conjunto adicional de razões que motivou o discurso do desenvolvimento urbano generalizado: a argumentação de que o quadro de desenvolvimento nacional precisava ser estabelecido em colaboração com os preparativos do evento para surtirem maiores efeitos, ou seja, montou-se toda uma estrutura retórica pró-desenvolvimentista que vinculou os ministérios mais relevantes na administração pública, tanto em escala nacional como local, aos ditames da FIFA. (GBAFFOU, 2009)

Tal discurso reforçava alguns pontos fundamentais definidos quanto à institucionalização das regiões metropolitanas. Segundo Dubresson (2005), tal institucionalização estaria, em sua origem, baseada nos seguintes elementos: a definição de “nós” de centralidade, o estabelecimento dos mesmos no coração

das áreas pobres, a definição de corredores multifuncionais projetados para serem conectados aos nós, que permitiriam, a priori, a possível formação de um modelo espacial que integrasse áreas e municípios mais pobres aos mais abastados.

Levando em consideração que só a partir do ano 2000, as municipalidades passaram a se envolver na definição das diretrizes para os cinco anos seguintes estabelecidas pelo IDP, percebe-se, no intervalo de 2000-2005 que as prioridades eram serviços e infraestrutura para as comunidades locais, planejamento e regulação do uso do solo, habitação na cidade, desenvolvimento econômico e social com uma grande variedade de políticas públicas (CITY OF JOHANNESBURG, 2003), dentro de um contexto que buscava integração entre áreas mais e menos desenvolvidas, como citado anteriormente.

Já a partir do segundo plano de desenvolvimento local, estabelecido a partir de 2005, uma mudança significativa foi efetuada no que tange às prioridades. Neste momento, as necessidades do evento e não aquelas dos cidadãos ou comunidades locais passou a vigorar oficialmente, o que fica expresso na passagem encontrada em um documento oficial do Governo de Joanesburgo: “The 2010 world cup is the biggest project the city of Johannesburg has ever undertaken”⁴ (CITY OF JOHANNESBURG, 2009, p.1).

Assim, após a confirmação de que a Copa seria na África do Sul, todas as nove cidades-sedes, identificadas na FIGURA 1, tiveram que subjugar seu planejamento e conseqüentemente seu destino às exigências da FIFA:

In 2004 FIFA announced that South Africa was selected as the host country for the 2010 world cup. This meant that host municipalities had a structural imposition in the form of the world cup on existing IDPs. The municipal councilors in the nine host cities who were elected during the local government elections in 2006 had to take the building of world cup stadiums and infrastructure developments into account in their planning⁵ (HLATSHWAYO, 2011, p.199)

⁴ A Copa do Mundo 2010 é o maior projeto já realizado pela cidade de Joanesburgo.”Tradução Nossa”

⁵ Em 2004, a FIFA anunciou que a África do Sul foi escolhida como o país anfitrião da Copa do Mundo de 2010. Isto significou que as cidades-sedes tinham uma imposição estrutural na forma como a Copa do mundo deveria ser abordada em seus IDPs. Os conselheiros municipais das nove cidades-sede que foram eleitos durante as eleições autárquicas em 2006, tiveram de tomar a construção de estádios da Copa e desenvolvimento da infraestrutura em conta no seu planejamento. “Tradução Nossa”

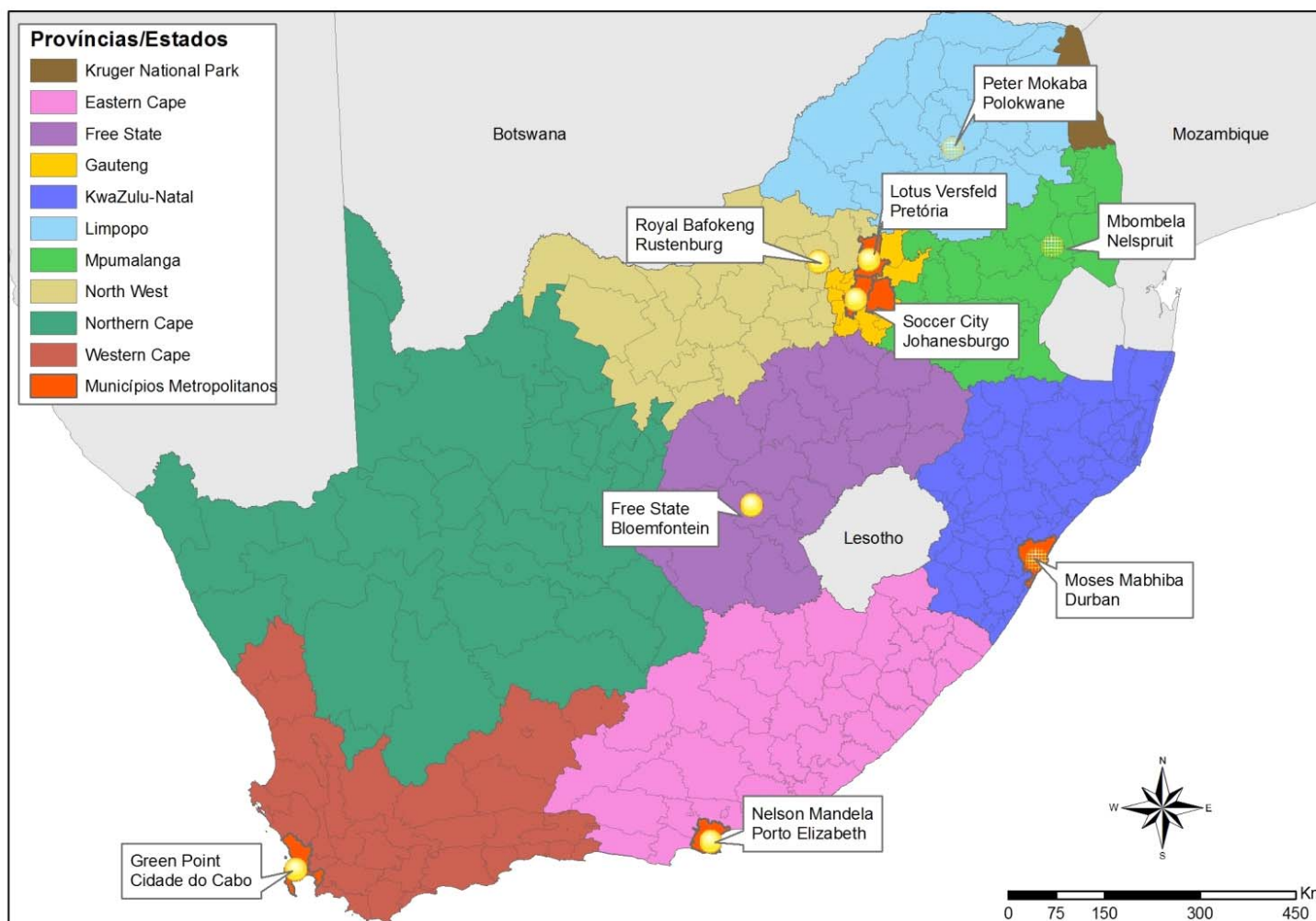


Figura 1 - Localização dos Estádios, Cidades-Sedes e Municípios Metropolitanos da Copa do Mundo FIFA 2010, na África do Sul

Fonte: Bond e Cottle (2011)/ base cartográfica: maplibrary.org

Ao se observar a Figura 1, chama atenção a concentração de cidades-sedes nos municípios definidos pela constituição sul-africana como metropolitanos⁶, ao norte, sendo duas delas no mesmo estado, o de Gautering, que aglutina as sedes do poder administrativo, político e financeiro do país, nas cidades de Pretória e Joanesburgo.

Segundo Hlatshwayo (2011), tal situação trouxe impactos diretos sobre a evolução das infraestruturas espaciais das cidades-sedes, e de forma geral, para toda a nação, à medida que concentrou regionalmente os investimentos nas porções mais abastadas do País. Na escala local o autor destaca o município de Joanesburgo, onde “recursos para a prestação de serviços sociais tiveram de ser usados para a Copa do mundo e a construção de estádios como o Soccer City” (HLATSHWAYO, 2011, p.199) deixando de lado uma imensa periferia que se concentra as bordas dessas municipalidades (sua região metropolitana).

Os argumentos apresentados ajudam a corroborar a perspectiva segregadora imposta pelo evento. Na escala nacional, as cidades-sedes estão nas regiões mais abastadas do país, em áreas turísticas, o exemplo de Durban, Cidade do Cabo e Porto Elizabeth. Na escala local a concentração dos projetos também se deu em regiões mais nobres, em bairros tradicionalmente brancos, como no caso de Joanesburgo e Cidade do Cabo.

Para Hlatshwayo (2011), há um nítido processo de segregação e gentrificação em Joanesburgo que já ganhava força a partir do final da década de 1990 através da lógica que o autor denomina de “urbanismo neoliberal”.

Nesse contexto, o autor chega a fazer uma analogia entre o antigo *apartheid* e um novo, causado pelo processo de gentrificação que se expande aceleradamente com a expulsão das classes desprovidas na área do Soccer City sendo este um legado característico dos megaprojetos urbanos por todo o país. A Foto 1 ilustra muito bem a contradição que se vive em Joanesburgo: enquanto crianças pobres jogam futebol em um campo de terra, ao fundo se

⁶ Na hierarquia urbana sul-africana um Município Metropolitano condiz com o nível “A” que ainda conta com dois níveis: “B” Municípios e “C” Municípios Distritais. Cabe a tal município executar todas as funções de governo para uma área urbana formada por várias cidades. Assim, tais municípios estão diretamente vinculados a uma região metropolitana, centralizando atividades e equipamentos urbanos, de forma similar aos moldes brasileiros, ficando cercados por cidades que na maioria das vezes funcionam apenas como “satélites”. Disponível em <http://www.info.gov.za/aboutgovt/locgovt/categories.htm>.

concentra toda a imponência/opulência da arquitetura arrojada do estádio.



Foto 1 – Crianças jogando futebol ao lado do estádio Soccer City em Joanesburgo

Fonte: Yasuyoshi Chiba/AFP (UOL Copa do Mundo 2010 Fotos)

Na Cidade do Cabo, onde o apartheid já havia removido os pobres urbanos do centro da cidade, o processo de esquecimento dos mesmos tornou-se mais fácil, já que os projetos para o evento não passaram perto dos bairros mais necessitados (PILLAY E BASS, 2009). Os citados autores afirmam ainda que a propalada democracia urbana para os habitantes de cada cidade sede não existiu, tendo sido assim negados o seu direito fundamental para determinar as condições de suas vidas e o futuro de sua cidade. Este novo urbanismo orientado para o mercado, a menos que possa ser efetivamente contestado, tem atuado em muitos lugares reproduzindo cidades para os ricos, e guetos para os pobres (PILLAY E BASS, 2009).

Corroborando esta perspectiva, sob o ponto de vista metropolitano, Dubresson (2005), mostra que as espacialidades econômicas induzidas pelas forças de mercado não são, ou não estão, de acordo com os objetivos fixados em termos de localização dos investimentos privados na região metropolitana, apoiando-se em suas porções que já dispõe de boa infraestrutura e consequentemente excluindo municípios e áreas desfavorecidos.

A Copa do Mundo FIFA 2010, neste contexto teria favorecido a acentuação da polarização social e fragmentação, fazendo com que a questão metropolitana sucumbisse aos interesses do mercado, tendo atuado como um elemento que auxiliou a ampliação da centralização da dinâmica econômica deixando de fora as regiões mais necessitadas em locais que os montantes de investimentos privados são baixos e a economia informal se amplia. Esta postura só tenderia a favorecer uma dinâmica de fragmentação em favor do fortalecimento de divisões socioeconômicas herdadas ao invés de promover integração.

3.2. VENCEDORES E PERDEDORES: LIÇÕES DE GRANDES GASTOS E BENEFÍCIOS INESPERADOS NA COPA DA ÁFRICA

A Copa do Mundo 2010 na África do Sul gerou – e continua gerando – muitos debates acerca dos seus impactos e legados socioeconômicos. A maior parte destes debates centram-se na contribuição da Copa para o desenvolvimento do esporte sul-africano, infraestrutura, turismo e Produto Interno Bruto (PIB)

Embora muito se tenha especulado, principalmente as grandes empresas de consultoria, sobre os benefícios da realização da Copa do Mundo 2010 na África do Sul, para Cottle (2011) é muito claro que a Copa do Mundo “chegou” e “se foi” deixando para trás um rastro de decepção entre os habitantes sul-africanos que voltaram às suas vidas normais. No que corresponde aos supostos legados tangíveis, principalmente os econômicos e esportivos, sobraram às justificativas dos benefícios intangíveis, como o suposto forjamento de uma coesão identitária nacional com a venda de uma imagem positiva do país para o mundo, ainda segundo Cottle (2011), um momento fugaz e muito mais mítico do que prático.

Quando se imagina que os ganhos foram muito pouco significativos dentro das cidades, seria perfeitamente compreensível a ausência de ganhos para a extensão metropolitana das cidades-sedes, no entanto é necessário tentar ir um pouco além na expectativa de uma leitura sobre a questão. A

ausência de estudos que se inclinam para a temática metropolitana e os efeitos da Copa atuam dificultando o entendimento, porém é possível extrair da bibliografia disponível elementos que nos apresentem indícios sobre a questão.

Segundo a análise de Davies (2011), pode-se destacar dois tipos distintos que englobam as categorias de custos e orçamentos necessários à realização do evento: aqueles relacionados à logística e a gestão do evento, e aqueles que se referem aos investimentos nos estádios e outras infraestruturas. Esta última inclui transporte e difusão/infraestrutura de telecomunicações, segurança, serviços de saúde além de outras empresas relacionadas com a proteção dos direitos/interesses de parceiros globais e dos patrocinadores nacionais e internacionais.

Para uma devida compreensão dos impactos deixados pela Copa do Mundo nas demais cidades no contexto metropolitano, torna-se pertinente entender como os investimentos governamentais foram gastos ante as demandas do evento.

Em valores globais, Bond e Cottle (2011), apontam que o total de custos para realização da Copa do Mundo 2010 foi de aproximadamente R\$ 7,4 bilhões de dólares.

Deste montante, 1,1 bilhão, ou 16% representaram o necessário ao recebimento de estrangeiros (turistas, seleções, Comitê Organizador da FIFA, mídia, patrocínios e transmissões). Segundo Ohlhoff (2010) aproximadamente 5 bilhões foram gastos apenas nos estádios e na infraestrutura relacionada ao entorno, ruas, avenidas e áreas adjacentes ao estádio perfazendo assim 67,5% dos investimentos circunscritos a uma área muito restrita da cidade. No exemplo citado de Johannesburgo, a área do Nasrec, onde foi construído o estádio Soccer City, confirma a limitada amplitude dos projetos da Copa. A partir de tal afirmação é possível inferir que as diversas municipalidades que compõem a metrópole de Joanesburgo passaram ao longe dos supostos legados com os quais poderiam ser beneficiados.

Bond e Cottler (2011) utilizando dados fornecidos pela empresa de consultoria Grant Thornton, apresentam valores extremamente relevantes que explicitam um aumento significativo dos custos estimados para realização do evento – de 306 milhões de dólares em 2003 para 2,3 bilhões em 2007, e finalmente 4,5 bilhões em 2010.

Os custos foram agrupados em 3 tipos que se relacionam, respectivamente: i) à organização do evento, ii) à abrigar os turistas, dentre eles os investimentos para recepção dos mesmos e estímulos em impostos para a expansão da rede hoteleira; iii) à infraestrutura e aos estádios.

Quando se analisa a Tabela 1, alguns elementos merecem destaque. Primeiramente, é impressionante a diferença entre as estimativas de gastos originais e finais. O governo do país estimou minimamente seus custos em aproximadamente 1,7 bilhões em 2003, montante que cresceu enormemente até atingir a casa dos 7,4 bilhões de dólares, um aumento de nada menos que 435% em relação ao valor inicial.

Tabela 1 – Total de Gastos Diretos Estimados Para a Copa Do Mundo na África do Sul (2010)
– Em Milhões de Dólares.

Categorias de custos	2003	2007	2008	2010
Organização	732	734	918	907
Turistas estrangeiros e locais	655	992	1.182	1.250
Infraestrutura e estádios	307	2.320	2.320	5.230
Total	1.695	4.047	4.409	7.374

Fonte: Bond e Cottle (2011)

As estimativas governamentais de custos para os estádios e infraestrutura inicialmente foram orçados em menos de 2 bilhões, esta quantia mais do que dobrou chegando aos 5.3 bilhões de dólares em 2010. Cabe destacar que os referidos valores de investimentos foram quase integralmente realizados pelos governos nacional e local, cabendo aproximadamente 1,2 bilhões apenas às cidades-sedes e províncias.

A péssima notícia à população sul-africana foi a de que os propalados ganhos, nem em suas previsões mais otimistas, acompanharam ao menos de perto a evolução desenfreada dos custos, como se pode verificar na Tabela 2.

Tabela 2 – Total Estimado de Alguns Legados da Copa do Mundo na África do Sul (2010)

Legados	2003	2007	2008	2010
Geração de empregos	159.697	381.327	415.400	694.758
Números de visitantes estrangeiros	251.453	483.000	483.000	373.609
Contribuição total para o PIB (milhões)	2.855	6.819	7.428	12.399

Fonte: Bond e Cottle (2011)

Um ponto fundamental dos supostos legados da Copa para a África do Sul consistia na geração de empregos. Segundo Grant Thornton (2010) a previsão de empregos permanentes foi estimada em 695 mil num período de um ano antes e depois da Copa, destes, 280 mil poderiam ser criados em 2010. Pode-se destacar que estes números aumentaram nas projeções de forma significativa quando se percebe que a primeira avaliação de 2003 previa 159.697 novos empregos.

Bond e Cottle (2011) argumentam que estes dados são estimados de forma grosseira e generalizada, através da simples fórmula que relaciona de forma direta o valor de investimentos em $Rand^7$ à geração de empregos, não considerando as condições da economia local.

O total do impacto na economia sul-africana (diretos e indiretos) foi estimado em 12,4 bilhões de dólares, sendo 63% deste valor antes do evento e 38% durante o ano de 2010 (GRANT THORNTON, 2010). A contribuição econômica líquida para o PIB da África do Sul para 2010 foi de 0.54% (SAUNDERS, 2011). Em contraste com este valor a HSRC (Human Science Research Council), agência de pesquisa sul-africana, que atribui a contribuição do Mundial ao PIB do país entre 0,2% e 0,3%, muito abaixo das previsões iniciais da FIFA e empresas de consultoria que chegaram a 3% (AMATO, 2010).

Deve-se destacar também, segundo Bond e Cottle (2011), que o valor que contribui para um PIB de 12,4 bilhões de dólares deve ser dividido em duas partes o que não é claramente explicado nos relatórios oficiais: 7,3 bilhões correspondem única e exclusivamente aos gastos realizados pelo

⁷ Moeda local

governo, restando então 5 bilhões estimados como o possível resultado de um efeito multiplicador do evento. Segundo Crompton (2001) este tipo de análise deve ser encarada como pouco científica, servindo como um panorama do melhor cenário possível, já que todos os gastos são agrupados como despesas brutas, o que impossibilita determinar a renda líquida para a África do Sul e os seus cidadãos.

Sob tal contexto, Bond e Cottle (2011) argumentam que um cálculo fundamental à avaliação, deveria ser o de rendimentos obtidos através de impostos antes e durante o evento. Através destes valores os autores demonstram que em 2003 a empresa de consultoria Grand Thornton havia estimado que com um gasto de 300 milhões de dólares o governo geraria aproximadamente 1 bilhão em arrecadação de impostos em razão do fator de multiplicação. Porém, os autores demonstram, com bases em cálculos realizados em 2009, que com um investimento ainda previsto em 5,3 bilhões de dólares, traria de retorno em impostos 2,5 bilhões, ou seja, valor em proporção, muito abaixo do previsto anteriormente (Gráfico 1), fundamentalmente por uma razão: os cálculos iniciais não teriam considerado toda isenção de impostos e qualquer tipo de taxa a FIFA e seus parceiros. O porta voz da receita Adrian Lackey em declaração sobre a temática afirmou:

Our approach to the world cup has been that it was never going to be a revenue-raising exercise. Certainly it would be wrong to view the world cup as a significant contributor in itself. The concession we had to give to FIFA are simply too demanding and overwhelming for us to have material monetary benefits⁸. (BOND e COTTLE, 2011, p. 46)

⁸ "Nossa abordagem para a copa do mundo foi que ela nunca seria um exercício de levantamento de fundos. Certamente, seria errado vê-la como um contribuinte significativo em si mesmo. As concessões dadas a Fifa foram muito grandes pertos do retorno em benefícios monetários materiais" Tradução nossa

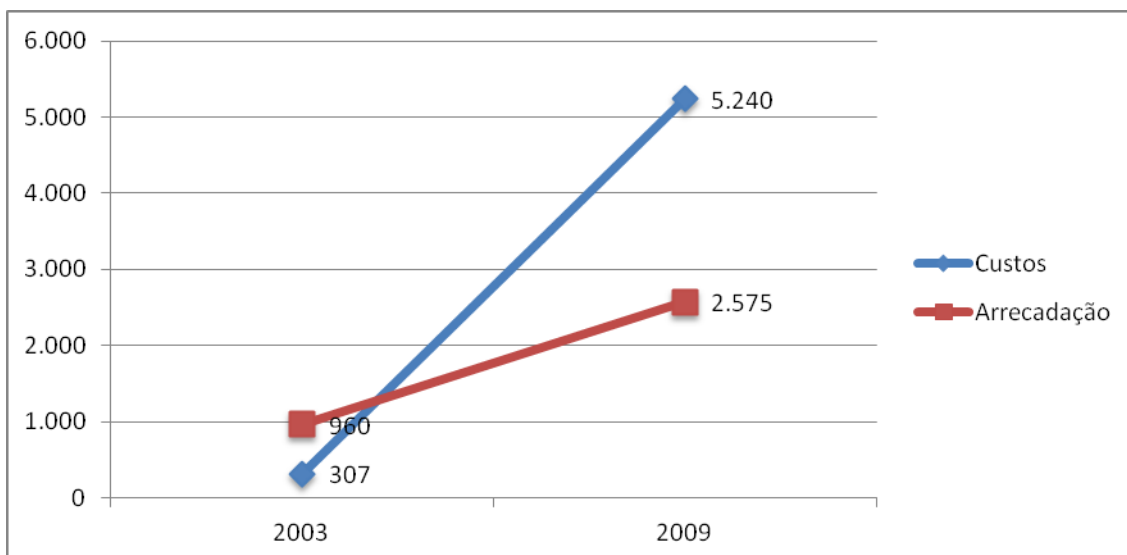


Gráfico 1 – Custos e Valores de Arrecadação Esperados pelo Governo Sul-africano com a Copa do Mundo 2010 (2003 e 2009) – em milhões de dólares.

Fonte: Cottle e Bond (2011)

Ressalta-se o discurso contraditório de um porta-voz do governo ao afirmar publicamente que não se poderia esperar que a Copa do Mundo fosse um gerador de fundos para o país, mesmo após terem sido investimentos alguns bilhões de dólares na realização do evento, o que conflita com as previsões e afirmações oficiais proferidas anteriormente.

Além dos nítidos ou até previsíveis ganhos da FIFA é possível identificar outros ganhadores com a realização do evento: um pequeno grupo da elite local em parceria com grupos estrangeiros que poderiam ser enquadrados naquilo que Harvey (2011) define como “oligarquia global”.

Cinco empresas do setor da construção civil foram as principais beneficiadas ao concentrar, sob seu poder, praticamente todos os projetos de construção e reforma de estádios assim como os de infraestrutura, denominadas “*the big five*” por Taal (2011, p.75).

Dados do setor de estatística da África do Sul mostram que em 2007 o lucro do setor de construção civil foi de 1.3 bilhões de dólares um aumento de 143% em relação ao ano de 2004 (TALL, 2011). Deve-se destacar que a maior parte dos investimentos estavam relacionados aos projetos da Copa do Mundo em 2010.

Quando se analisa o aumento dos valores despendidos com a construção dos estádios torna-se ainda mais nítido o impacto dos mesmos para

os investimentos totais realizados no mundial e consequentemente os lucros obtidos pelas empresas que os construíram, o que fica evidente com o Gráfico 2. Quase a metade de todo o investimento feito para infraestrutura e estádios, aproximadamente 5,3 bilhões de dólares, foi gasto com os estádios, levando ao questionamento sobre como tais investimentos poderiam trazer ganhos à população geral. Importante destacar que dos nove (9) estádios construídos ou completamente reformulados para o evento, cinco (5) estão subutilizados, segundo o secretário do planejamento de Durban, sendo mais barata a demolição dos mesmos do que os altíssimos custos com suas manutenções⁹.

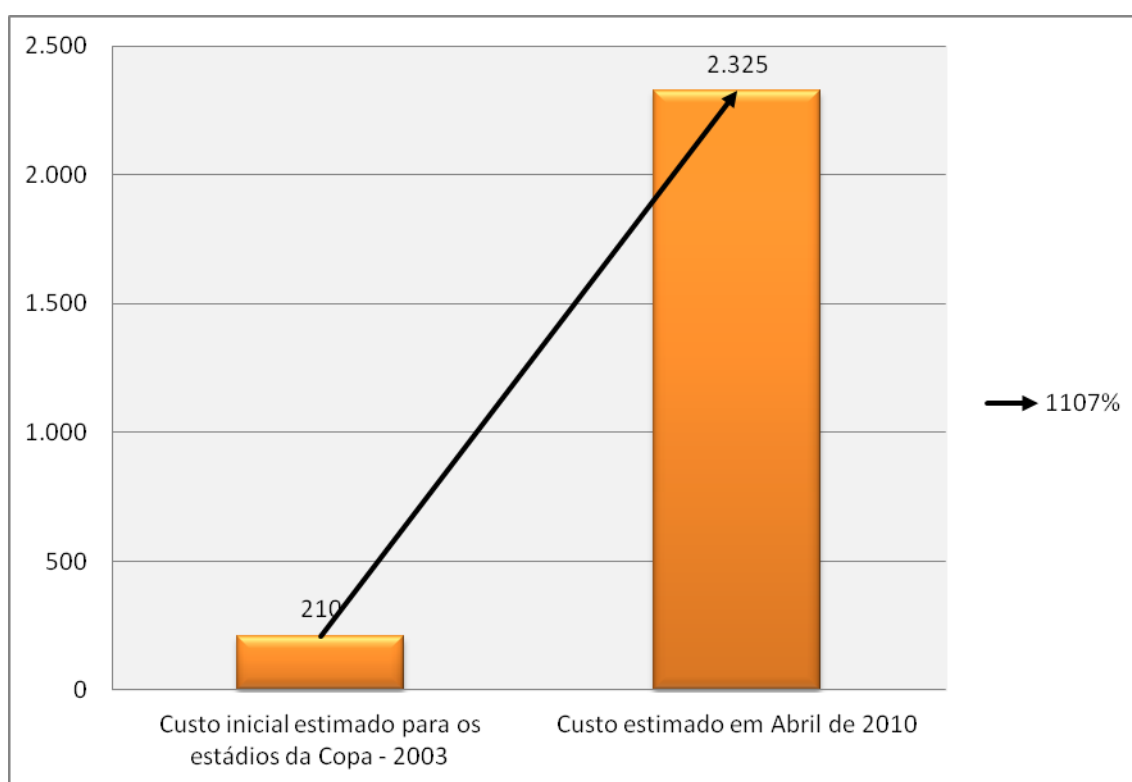


Gráfico 2- Aumento dos custos estimados para a construção dos estádios da Copa do Mundo 2010, em milhões de dólares (2003-2010), África do Sul.

Fonte: Taal (2011)

Tais custos adicionais por mais que discrepantes, foram justificados pelo inflacionamento de materiais e mão de obra, em decorrência principalmente da crise econômica de 2009, porém a análise da evolução dos lucros das empresas comprova como tal negócio foi extraordinariamente positivo às

⁹ Afirmação proferida por Eric Apelgren durante a conferência internacional de cidades inovadoras realizada em Curitiba em Maio de 2011

mesmas (Gráfico 3).

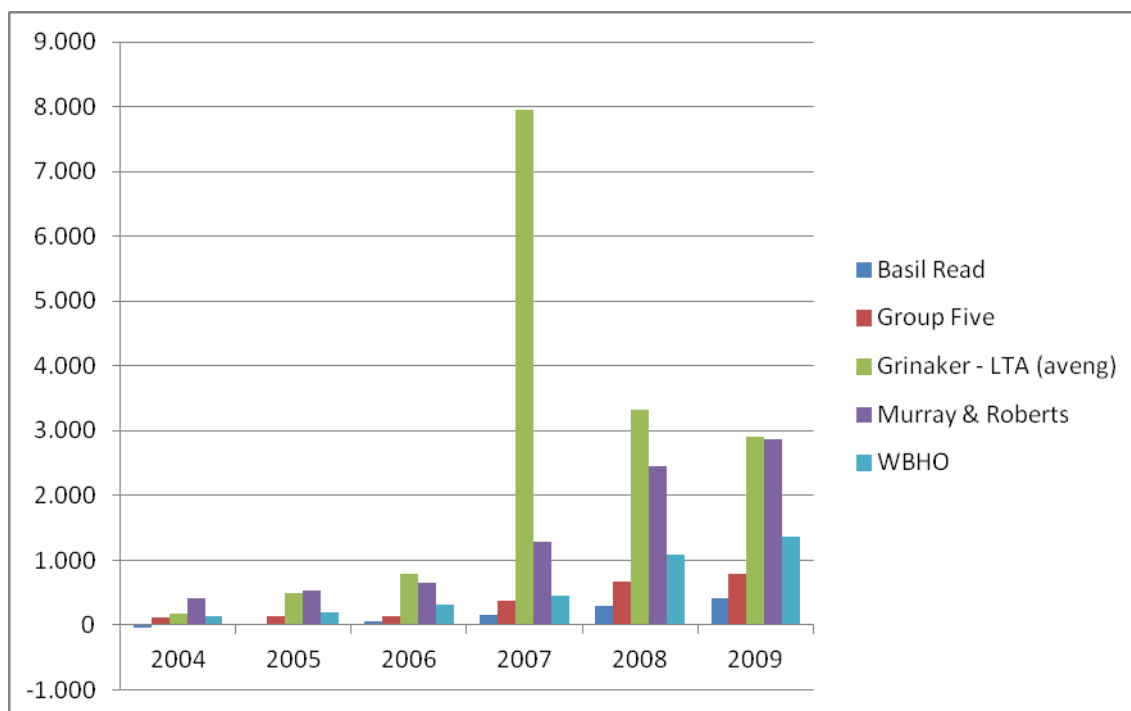


Gráfico 3 - Aumento dos lucros das cinco maiores companhias de construção, em milhões de dólares (2003-2009), África do Sul.

Fonte: Taal (2011, p. 78)

O resumo da situação entre vencedores e perdedores foi apresentado por Taal (2011). A autora considera que este processo pode ser descrito como transferência indireta de dinheiro público para empresas privadas:

The unchecked plundering of public funds by private companies that claim to be unable either to meet project budgets or worker demands for a decent wage, and yet report profit booms to reward shareholders and pay hefty bonuses to reward executives, answers very clearly the questions of whose interests have been served and continue to be served when private and foreign interests - whether associated with FIFA, tourists or investment companies - are put above the interests of ordinary South Africans (TALL, 2011,p.94)¹⁰

Para Cottle (2011) a FIFA dirige seu evento a um segmento muito

¹⁰ A pilhagem desenfreada de fundos públicos por empresas privadas que parecem ser incapazes tanto de atender orçamentos de projetos quanto as demandas dos trabalhadores por um salário decente, e ainda relatam *booms* de lucro para recompensar acionistas além de grandes bônus para recompensar aos seus executivos, são respostas muito claras as questões de cujos interesses foram atendidos e continuam a ser servidos quando as vontades privadas e estrangeiras - se associando a Fifa, turistas ou sociedades de investimento - são colocadas acima dos interesses sul-africanos comuns. "Tradução Nossa"

específico, à classe mercantil globalizada com pressão significativa aos lugares para produzir em condições de baixos salários e repressão aos trabalhadores.

O mascote da Copa, Zakumi, por exemplo, licenciado por um grupo global, foi produzido por trabalhadores chineses que recebiam apenas 3 dólares por dia. O autor afirma que o significado último da Copa do Mundo da FIFA é seu considerável efeito para a acumulação do capital em um curto espaço de tempo diante do atual período do capitalismo globalizado, onde a grande margem de lucro tem contraído de forma expressiva. Dessa forma um importante meio para a acumulação capitalista não é a produção de produtos duráveis, mas a produção do espetáculo.

A produção do espetáculo dos megaeventos não requer apenas investimentos em novas infraestruturas, mas também demandas de uma vasta quantidade de pequenas atividades e outros recursos, onde consumidores são dirigidos pela excitação global para aumentar gastos e dívidas (tanto nacional quanto internacional). Os governos e cidades anfitriões igualmente subsidiam o evento através de investimentos em infraestrutura, segurança e outras exigências que seriam inviáveis em circunstâncias habituais frente ao nível de endividamento. Desta forma, o estado se torna o garantidor da acumulação de capital nas esferas local e internacional.

Após analisar elementos importantes para a compreensão do que ocorreu na África do Sul, a seguir, trataremos do Brasil, buscando verificar em que medida o cenário descrito encontra respaldo nos preparativos para a Copa do Mundo FIFA 2014.

4. A COPA DO MUNDO NO BRASIL E A QUESTÃO METROPOLITANA

4.1. IDAS E VINDAS DA GESTÃO METROPOLITANA NO BRASIL

As primeiras oito Regiões Metropolitanas (RMs) foram instituídas no Brasil pela Lei Federal nº 14/1973, sendo que a nona RM, a do Rio de Janeiro, foi instituída no ano seguinte. Aquele determinado momento, os anos de 1970, pode ser destacado como período de maior centralização e concentração de poder e de recursos no nível da União em decorrência do governo ditatorial militar que se instalara no país. Neste contexto as RMs eram compreendidas como parte de uma estratégia de desenvolvimento nacional, remetendo-se a um nítido projeto centralizado e tecnocrático de planejamento. (IPEA, 2010)

Para Araújo Filho (1996) os critérios de definição dessas áreas eram bem claros tendo por referências condições como: a magnitude da população aglomerada, a extensão da área urbanizada sobre o território de mais de um município, a integração econômica e social do conjunto e a complexidade das funções desempenhadas. Para Rolnik e Someck (2002), era possível perceber que estes parâmetros genéricos priorizavam os elementos de racionalização econômica e funcional do espaço, em detrimento das especificidades da organização socioeconômica ou das peculiaridades das áreas metropolitanas que se pretendiam atingir.

Em suma, a instituição das regiões metropolitanas em 1973 respondeu aos anseios que vinham desde a década de 1960, porém sob a ótica do regime autoritário, elegendo-se a cidade como problemática, que deveria ser racionalizada e padronizada para fins de sua apropriação seletiva. A própria definição das nove regiões metropolitanas obedeceu aos objetivos da estratégia de desenvolvimento econômico assumida pelo governo militar e não a dinâmicas de cooperação e articulação supramunicipal em curso naquele momento. (ROLNIK E SOMECK, 2002)

A Constituição Federal de 1988 instaura um novo momento ao que tange a questão metropolitana nacional, a partir de então, a criação das RMs deixa de ser atribuição da União e passa a ser competência dos Estados.

Tal situação dá início, assim, ao aumento considerável no número de RMs instituídas legalmente no Brasil, um processo de metropolização institucional (IPEA, 2010) que culmina, com a existência de pelo menos 39 territórios metropolitanos atualmente¹¹.

Para Arretche (2000), tal situação se explica com reconhecimento do município como ente federado no contexto do novo pacto federativo, associado às políticas de descentralização das políticas sociais, o que acabou por promover a valorização da esfera municipal de poder, ainda que o balanço entre o repasse de recursos para os cofres municipais e a transferência de competências para os governos locais apresentassem uma dinâmica de desequilíbrios que se alternaram ao longo dos anos 1990 e 2000.

Neste contexto, a criação institucional de regiões metropolitanas, intensificada a partir da segunda metade dos anos 1990 e ao longo da primeira década deste século, se dá em um contexto em que os estados passam a legislar sobre a questão metropolitana, com entendimentos e soluções/arranjos institucionais muito diversos – expressos nas legislações das diversas unidades federativas – configurando o que pode ser qualificado de fragmentação institucional da gestão metropolitana (IPEA, 2010)

De forma pertinente, o IPEA (2010) argumenta que:

Esse descolamento entre o reconhecimento de uma metrópole – ou seja, a identificação e a caracterização do processo de metropolização – e a instituição de uma RM tem se aprofundado. As metrópoles brasileiras, em especial as definidas como tal nos anos 1970, têm seu estatuto de RM acoplado ao processo histórico que levou à produção do espaço metropolitano. No entanto, diversas aglomerações urbanas e um conjunto expressivo de microrregiões, que sequer apresentam a ocorrência de núcleos urbanos conurbados e que partilhem um conjunto expressivo de funções públicas de interesse comum, possuem o estatuto de RM, ainda que não constituam territórios reconhecidos como metropolitanos. São regiões metropolitanas sem metrópoles. (IPEA, 2010, p.645)

O descolamento entre as questões metropolitanas institucionais e reais se dá então sob tal perspectiva, sem critérios muito claros, e, segundo Garson (2009), “muitas vezes movidos apenas pela esperança de políticos locais de

¹¹ O acompanhamento da composição atualizada das regiões metropolitanas brasileiras depende de um exercício minucioso e extenuante de pesquisa às leis complementares estaduais de todos os estados brasileiros já que os mesmos são responsáveis por sua competência

algum benefício”, cada estado criou ou expandiu RMs de forma particular, gerando um conjunto extremamente diversificado de aglomerados, composto por grupos de municípios com fortes diferenças econômicas e/ou sociais entre si.

Especificamente em relação ao planejamento e à gestão territorial, a Constituição Federal de 1988 não só fortaleceu os municípios e promoveu, ao mesmo tempo, uma valorização da esfera e do poder local, concorrendo para a descentralização política e do planejamento e da gestão do território, mas “também produziu um enfraquecimento do planejamento regional e da gestão metropolitana, mesmo tendo repassado para os estados a competência de instituir as RMs”, o que poderia ser interpretado como um movimento descentralizador. (IPEA, 2010, p.653)

Para Rolnik e Somekh (2000) tanto a crise fiscal quanto a redemocratização, na década de 1980, contribuíram para acelerar o descompasso entre o modelo de gestão e o governo real do território das metrópoles. Com a carência de investimentos públicos federais, os organismos federais que atuavam no desenvolvimento urbano desapareceram, enfraquecendo também o poder das estatais urbanas. Ao mesmo tempo, com a volta da vida política, entram em cena atores sociais e governos locais cujas demandas não eram contempladas nas entidades metropolitanas, recriando-se os canais de intermediação política. As entidades metropolitanas são assim relegadas a um plano secundário ou até mesmo extintas.

Em um contexto de federalismo e descentralização instituídos pela Carta Magna, a gestão metropolitana não era prioridade até por representar o esvaziamento do poder municipal operado no período militar. Dessa forma, este assunto simplesmente não foi tratado na Constituição, delegando para as Constituições Estaduais a responsabilidade de definições e atribuições, porém, para Azevedo e Guia (2000), mesmo as constituições estaduais trataram o tema de forma genérica.

Neste sentido, a palavra que passa a reger nossas RMs é a fragmentação que ocorre fundamentalmente como uma forma de gestão metropolitana que passa a se dar condicionada pela dispersão das diversas legislações estaduais existentes no país e também pela ausência de legislação específica, no plano federal, para orientar/regular tal problemática.

4.2. AS REGIÕES METROPOLITANAS E SEUS CONTRASTES

Muito se tem interrogado sobre efeitos das transformações econômicas e sociais e as possibilidades históricas de um modelo de desenvolvimento que supere as tendências à exclusão socioespaciais atuais.

Sob tal aspecto é crescente o número os estudos que priorizam o fenômeno metropolitano, fundamentalmente em razão da revalorização das condições locais na explicação da mobilidade dos capitais, e da tendência à segmentação socioespacial, dados os evidentes espaços exclusivos das categorias sociais abastadas e o crescimento da diversidade da estrutura social e da complexidade de sua distribuição espacial que se proliferam nas metrópoles.

A complexidade da temática pode ser expressa pela passagem que se segue:

No Brasil, o processo de metropolização avança e se diversifica, fazendo emergir regiões metropolitanas com diferentes portes de população, até pequenas aglomerações urbanas institucionalizadas como metropolitanas. Algumas crescem a taxas anuais superiores a 3% ao ano, com expansão expressiva, até mesmo nos pólos, enquanto outras mantêm elevado apenas o crescimento de suas periferias; regiões com distintos pesos no que se refere à participação na renda e na dinâmica da economia. Muitas delas se articulam configurando novos arranjos espaciais, com redobrada importância no plano econômico e social, e também redobrada complexidade quanto ao compartilhamento de uma gestão voltada à inclusão social e municipal. (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2005, p. 36)

Neste contexto, de forma paralela ao aumento da importância institucional, demográfica e econômica das metrópoles brasileiras, caminham problemas sociais, todos eles guardando fortes relações com os processos de segmentação sócio-territorial existente, segundo o IPEA (2010) o modelo centro-periferia seria útil ao entendimento da conformação metropolitana nacional:

As questões associadas às metrópoles brasileiras são fortemente marcadas pelo modelo centro – periferia de expansão das cidades, segundo o qual a maior parte da população, que mora nas áreas periféricas distantes, irregulares e ambientalmente frágeis, não tem acesso à cidade e à urbanidade e a suas infraestruturas e seus

equipamentos(...).O crescimento por expansão horizontal, e não por adensamento associado à ocupação de áreas periféricas distantes e/ou ambientalmente frágeis, opõe realidades completamente distintas entre o centro dos municípios sede das RMs e as áreas periféricas e os demais municípios. (IPEA, 2010, p. 664)

Garson (2007) afirma que em regiões metropolitanas, as escalas espaciais se ampliam e o adensamento populacional aumenta a exigência de recursos financeiros para investimento, requerendo coordenação e suporte financeiro federal e estadual, hoje, bastante escassos. O crescimento contínuo e acelerado da população e a proliferação de municípios, em geral desaparelhados tecnicamente para lidar com a complexidade da prestação desses serviços em ambiente metropolitano são fatores adicionais a retardar os investimentos para a cobertura das carências. “Por outro lado, a manutenção dos serviços existentes dificilmente é financiada apenas pela cobrança de taxas específicas, absorvendo outros recursos do orçamento municipal” (GARSON, 2007, p.35)

Dentro desse contexto, as regiões metropolitanas são hoje centros dos dilemas da sociedade brasileira. Em seu interior estão concentrados os efeitos das contradições inerentes à condição histórica de periferia da expansão capitalista, acelerados pela subordinação do Brasil à globalização hegemônica pelo capital financeiro, podendo-se afirmar, assim, a existência no cenário metropolitano atual de uma série de desafios fundamentais como: o da superação das desigualdades socioespaciais e o do desenvolvimento do país (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2005).

Sob tal aspecto é inevitável o questionamento de como a questão metropolitana está sendo tratada em tempos de megaeventos. Em que medida o modelo de desenvolvimento ensejado por sua proposta responde satisfatoriamente aos desafios anteriormente colocados?

Para o Governo Federal os benefícios gerados pela realização do evento não se restringiriam as cidades-sedes, apresentando, conseqüentemente, efeitos metropolitanos:

Para o Brasil, a Copa do Mundo representa mais do que um orgulho de ter o maior evento de futebol do planeta. É a oportunidade de traçar metas e objetivos para incremento de infraestrutura e serviços nos diversos setores que se relacionam com o megaevento. Além disso, **os benefícios executados em uma cidade-sede exercerão influência direta nos municípios geograficamente próximos,**

gerando empregos, investimentos e desenvolvimento em geral¹².
(BRASIL, 2010, p.9)

Quais seriam os municípios geograficamente tratados no texto anterior? Qual seria o seu raio de alcance? Como afirmar realmente que haverá ganhos generalizados?

Entre muitos aspectos a serem considerados é fundamental não perder de vista que os estudos apresentados até o momento costumam divergir consideravelmente quanto à realização de megaeventos, pois, a depender das variáveis escolhidas (que não são poucas), fatores tangíveis ou intangíveis, as perspectivas de custo-benefício também variam significativamente.

Para Giambiagi et al (2010) o assunto ainda não repousa em uma base técnico-acadêmica que possibilite a avaliação categórica do benefício líquido que pode ser apropriado por uma nação, considerando-se os grandes investimentos exigidos. No entanto, para o Brasil, essa discussão torna-se inevitavelmente acadêmica já que o país realizará no espaço de dois anos, os dois megaeventos esportivos mais expressivos da atualidade – a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos.

Apesar de todas as incertezas passíveis de serem suscitadas, a Copa do Mundo no Brasil tem sido vendida por consultorias e pelo Governo Nacional como uma oportunidade única de desenvolvimento para o país, situação muito similar ao que aconteceu na África do Sul. Textos como o que se referencia a seguir, facilmente encontrados em documentos e estudos oficiais corroboram esta perspectiva:

Entre os meses de junho e julho de 2014, o Brasil sediará a vigésima edição da Copa do Mundo de futebol da FIFA. Devido às dimensões desta competição, ao grande número de visitantes que deverão vir ao país e às exigências técnicas de um evento transmitido para o mundo todo, os próximos anos irão incidir em extensos processos de preparação e vultosos investimentos, tanto pelo setor público como por empresas privadas. Além disso, a enorme exposição do país na mídia, bem como os diversos legados ao país em termos de infraestrutura, tecnologia e capital humano, gerarão reflexos e benefícios em diversos setores da economia e da sociedade, sejam transientes ou duradouros, diretos ou indiretos. (BRASIL, 2010, p.9)

Percebe-se no texto que embora haja a sinalização e o reconhecimento de que os investimentos necessários serão de grande vulto, os benefícios são

¹² Grifo nosso

destacados como inevitáveis abrangentes e coletivos. Nesta perspectiva, como já se discutiu anteriormente, a relação custo-benefício de realizar megaeventos esportivos emerge como um ponto fundamental à análise.

O que não se encontra, porém, nos documentos oficiais é qualquer menção de que sediar a Copa do Mundo, representa a opção de arcar com um grande montante de recursos públicos que poderiam ser aplicados em outras áreas, como educação, saúde, habitação, entre outros.

Matéria publicada no dia 5 de Agosto de 2010, na Folha Online, que compara os investimentos previstos até aquele momento para a Copa do Mundo de 2014 com os recursos investidos em habitação e saneamento básico por nove dos doze estados que sediarão os jogos, é categórica, neste sentido. Ao se comparar o orçamento previsto naquele momento pelos governos do Amazonas, Bahia, Mato Grosso, Minas Gerais, Pernambuco, Rio de Janeiro e Distrito Federal apenas para as suas arenas – que são públicas (as de São Paulo, Curitiba e Porto Alegre são privadas) – era de aproximadamente R\$ 4,5 bilhões, cerca de oito vezes os investimentos feitos em habitação – R\$ 589 milhões – por estes estados juntos em todo o ano de 2009. O orçamento previsto por estes estados para a Copa equivale ainda a cerca de quatro vezes o que foi investido no ano de 2009 em saneamento básico – R\$ 1,26 bilhão – e gestão ambiental – R\$ 1,17 bilhão – e corresponde a 13 anos de investimentos em esporte e lazer. (FOLHA ON LINE, 2010).

Estudo produzido pela consultoria Ernst & Young (2010) indicou que os principais setores beneficiados pelos investimentos seriam a construção civil, indústria de bebidas e alimentos, serviços prestados a empresas, eletricidade, gás, esgoto e limpeza urbana, serviços de informação e hotelaria e turismo.

De forma similar a consultoria contratada pelo Ministério do Esporte concluiu que os impactos advindos dos investimentos para a Copa do Mundo alcançariam 0,4% do PIB nacional. A previsão da renda adicional direta produzida pelo evento alcança R\$ 47,1 bilhões, sendo que as cidades do Sudeste que hospedarão competições receberiam pouco mais da metade dessa renda: São Paulo (25%), Rio de Janeiro (20%) e Belo Horizonte (7%). Os cálculos levaram em conta os investimentos previstos na matriz de responsabilidade (R\$ 17,1 bilhões), no programa de modernização dos

aeroportos e em investimentos privados, tendo como horizonte temporal o período de 2010 a 2019 (BRASIL, 2010b).

Entre os gastos projetados tem-se a inclusão de aeroportos, estádios, hotelaria, investimentos não vinculados às cidades-sede, mobilidade urbana, portos e segurança pública com valores referentes a junho de 2012, chegando próximos aos R\$ 28 bilhões.

Na busca por estes recursos financeiros consideráveis, decorrentes dos investimentos a serem realizados, e pela propalada visibilidade internacional possibilitada pelo mundial, várias cidades brasileiras se candidataram para receber os jogos da Copa 2014. Dentre as dezessete iniciais¹³, foram escolhidas doze: Belo Horizonte, Brasília, Cuiabá, Curitiba, Fortaleza, Manaus, Natal, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro, Salvador e São Paulo, todas com suas respectivas RMs a exceção de Brasília integrante de uma RIDE¹⁴.

De forma sintética, o panorama a ser analisado quanto às regiões metropolitanas brasileiras exhibe unidades bastante distintas entre si, tanto no que se refere ao desempenho de funções representativas da inserção nos nexos econômicos, quanto no grau de concentração populacional e econômico-financeira. Também distintas na ordem da problemática social, expressa na identificação das áreas de maior vulnerabilidade intrametropolitana.

Os dados que serão apresentados a seguir tentam exibir talvez o elemento mais característico das regiões metropolitanas nacionais: sua profunda heterogeneidade.

A Tabela 3 mostra as RMs das respectivas cidades-sedes da Copa do Mundo 2014, o instrumento legal que as criou e número total de municípios em cada uma.

¹³ Brasília, Campo Grande, Cuiabá, Goiânia, Fortaleza, Natal, Recife, Salvador, Belém, Manaus, Rio Branco, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Florianópolis e Porto Alegre.

¹⁴ Segundo BRASIL (2012) As RIDEs têm como objetivo articular e harmonizar as ações administrativas da União, dos Estados e dos Municípios para a promoção de projetos que visem a dinamização econômica de territórios de baixo desenvolvimento e assim, acabam conseguindo prioridade no recebimento de recursos públicos destinados à promoção de iniciativas e investimentos que reduzam as desigualdades sociais e estejam de acordo com o interesse local consensuado entre os entes participantes

Tabela 3 – RMs das cidades-sedes da Copa do Mundo 2014: ano de criação e nº de municípios componentes

Regiões metropolitanas	Instrumento legal e data de criação	Nº de Municípios
RM de Manaus (AM)	LCE nº 52, de 30 de maio de 2007	8
RM do Recife (PE)	LCF nº 14, de 8 de julho de 1973	14
RM de Salvador (BA)	LCF nº 14, de 8 de julho de 1973	13
RM de Fortaleza (CE)	LCF nº 14, de 8 de julho de 1973	15
RM de Natal (RN)	LC nº 152, de 16 de janeiro de 1997	10
RM de São Paulo (RMSP)	LCF nº 14, de 8 de julho de 1973	39
RM do Rio de Janeiro (RMRJ)	LCF nº 20, de 1 de julho de 1974	17
RM de Belo Horizonte (MG)	LCF nº 14, de 8 de julho de 1973	34
RM de Porto Alegre (RS)	LCF nº 14, de 8 de julho de 1973	31
RM de Curitiba (PR)	LCF nº 14, de 8 de julho de 1973	29
RM do Vale do Rio Cuiabá (MT)	LCE nº 359, de 27 de maio de 2009	4
Ride do DF e Entorno (DF/GO/MG)	LCF nº 94, de 19 de fevereiro de 1998	22 e o DF

Fonte: IPEA, 2012

Um dos primeiros elementos observáveis na Tabela 3 diz respeito a discrepância entre o número de municípios. Enquanto a RM de Cuiabá, possui apenas quatro municípios – no outro extremo, a RM de São Paulo possui 39 municípios. Somados os municípios das cidades-sedes representam 4,2% do total de municípios brasileiros.

Apesar de representarem menos do que 5% das cidades do Brasil, dados do Censo (2010) mostram que as 12 citadas regiões metropolitanas, concentram cerca de 63 milhões de pessoas, ou seja, 32,7 % da população do país, correspondendo há pouco mais de um terço da população urbana nacional.

A Tabela 4 apresenta os dados absolutos de população das 11 RMs e da Ride do Distrito Federal.

Assim como anteriormente, a disparidade em termos de população se mostra acentuada: enquanto a RM de São Paulo conta com aproximadamente 20 milhões de habitantes, a de Cuiabá tem pouco mais de 840 mil, segundo dados do Censo de 2010. Apesar disso, um olhar para os padrões passíveis de identificação, mostram que sete delas possuem população que varia entre 3 e 4 milhões de habitantes.

Ao avaliar as características da urbanização brasileira em seu período mais recente, importante considerar os efeitos do processo de internacionalização da economia. Este processo tende a reforçar a localização

de atividades nas cidades da “região mais desenvolvida do país, onde está localizada a maior parcela da base produtiva, que se moderniza mais rapidamente, e onde estão as melhores condições locacionais” (Diniz, 2000, p.36-37). Reforçam-se assim as desigualdades espaciais e coexistem áreas de mais e menos intenso adensamento urbano. Observa-se, além disso, que as áreas de adensamento urbano distinguem-se por maior estabilidade na rede urbana, caracterizadas por diferentes níveis de tamanho (Machado, 1999).

Tabela 4 – População das RMs correspondentes às cidades-sedes da Copa do Mundo 2014

Regiões Metropolitanas	1991	2000	2010
RM de Manaus (AM)	1.192.100	1.645.832	2.106.866
RM do Recife (PE)	2.919.979	3.337.565	3.688.428
RM de Salvador (BA)	2.586.366	3.120.303	3.574.804
RM de Fortaleza (CE)	2.460.827	3.056.769	3.610.379
RM de Natal (RN)	892,134	1.124.669	1.350.840
RM de São Paulo (RMSP)	15.444.941	17.878.703	19.822.572
RM do Rio de Janeiro (RMRJ)	9.750.104	10.792.518	11.711.233
RM de Belo Horizonte (MG)	3.522.908	4.357.942	4.882.977
RM de Porto Alegre (RS)	3.230.732	3.718.778	3.979.561
RM de Curitiba (PR)	2.101.681	2.768.394	3.168.980
RM do Vale do Rio Cuiabá (MT)	590.632	726.220	834.060
Ride do DF e Entorno (DF/GO/MG)	2.161.709	2.958.196	3.716.996

Fonte: IBGE, 2010

Ao se observar a Figura 2, que traz a localização das cidades-sedes, os estádios e suas respectivas regiões metropolitanas, um simples elemento como a extensão física das RMs, observada a partir da escala nacional, chama a atenção, com destaque para a RM de Manaus e a RIDE de Brasília, frente, por exemplo, as correspondentes localizadas no Nordeste brasileiro.

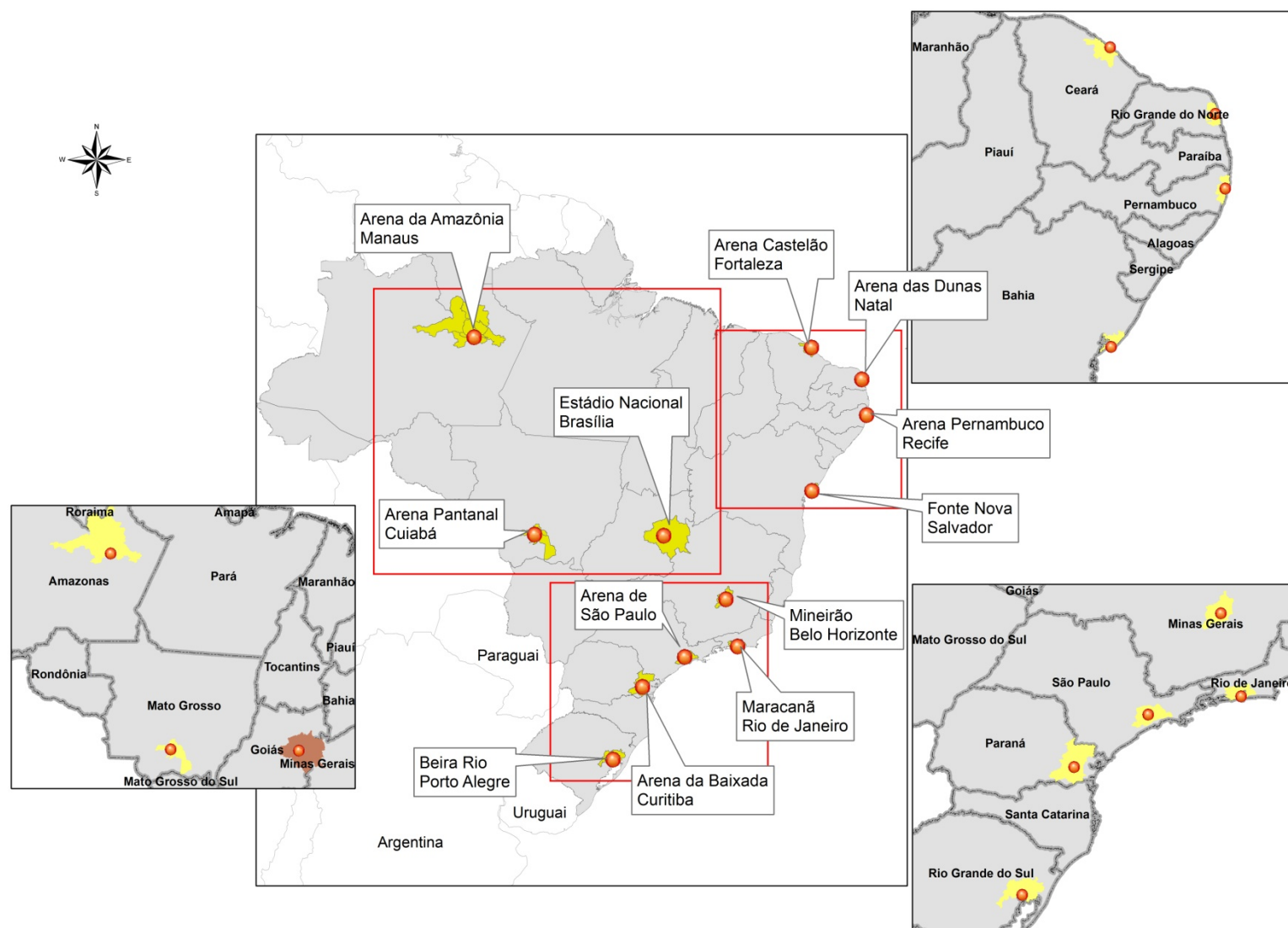


Figura 2 – Brasil: cidades-sedes da Copa do Mundo 2014, suas regiões metropolitanas e respectivos estádios.
 Fonte: Portal da Copa 2014,
 Base cartográfica: CEM (Centros de Estudos das Metrôpoles)/IBGE: (Malha Digital).

4.3. A DISTRIBUIÇÃO SELETIVA DOS INVESTIMENTOS: AS MESMAS PROMESSAS

A realização do evento em cidades distribuídas nas cinco grandes regiões brasileiras, *a priori*, poderia nos indicar uma estratégia de descentralização dos investimentos, no entanto, o que se percebe, a partir dos dados apresentados a seguir é o processo inverso, a nítida concentração no Centro/Sul. Somente nas regiões Sul e Sudeste estão localizadas cinco cidades-sede do mundial entre sete capitais possíveis.

Além da concentração das cidades escolhidas em determinadas regiões, outra questão perpassa as discussões: a diferença no total de investimentos por cidade-sede. Como pode ser observado na Figura 3 os investimentos são bastante díspares, com evidente concentração na região Sudeste.

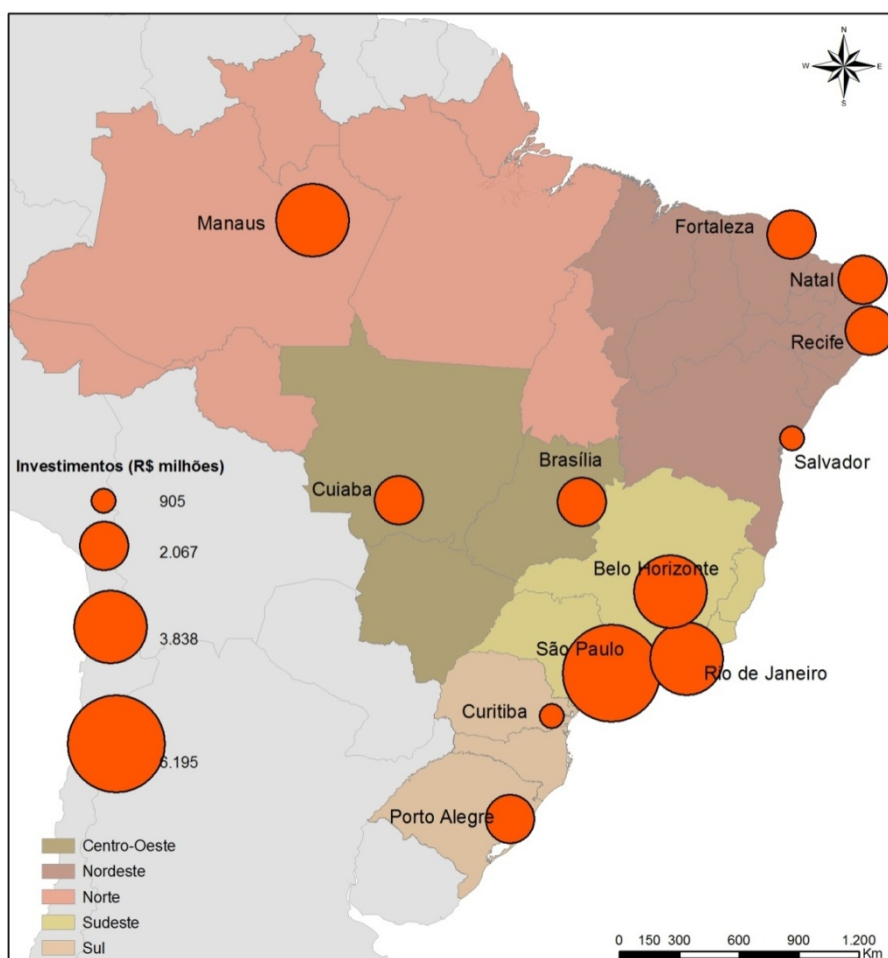


Figura 3 – Brasil: total de investimentos por cidade-sede da Copa 2014, maio de 2012

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), maio de 2012

Somente as três cidades-sede da região Sudeste receberiam, pelos dados de maio de 2012, 47,2% dos investimentos destinados às obras da Copa, ou seja, R\$12.985 milhões, envolvendo estádios, mobilidade, aeroporto, segurança e em alguns casos, portos e hotelaria. Nesse sentido, diferentemente do que foi amplamente divulgado pelos governantes, ao afirmarem que descentralização dos jogos favoreceria a distribuição das possíveis oportunidades advindas com a Copa para as diferentes regiões do Brasil¹⁵, o que se observa, de fato, é o reforço da concentração, na medida em que os estados de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, nos quais estão as cidades-sede do Sudeste, são responsáveis por 53,3% do Produto Interno Bruto (PIB). Considerando apenas as cidades, São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, ocupam, respectivamente, a 1ª, 2ª e 5ª posição das cidades com maior PIB no Brasil.

Os estudos encomendados pelo Ministério do Esporte já apontavam em 2009, para uma elevada concentração de efeitos econômicos na região Sudeste, particularmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, seja em relação às Olimpíadas, seja em relação à Copa do Mundo.

Oliveira (2011) sintetiza tal perspectiva da seguinte forma:

Tais resultados são perfeitamente coerentes e previsíveis, pois a histórica concentração da estrutura produtiva e de serviços avançados naquela região do País tende a capturar os efeitos de encadeamento (para frente e para trás) oriundos dos investimentos nos megaeventos. Isso significa que investimentos realizados no Sudeste tendem a reter parcela relevante do potencial multiplicador no interior de suas fronteiras. Pelos mesmos motivos, aportes realizados fora do Sudeste usualmente geram efeitos relativamente mais intensos de transbordamento para o restante do País. (OLIVEIRA, 2011, p. 264)

A afirmação apresentada por Oliveira (2011) deixa claro que a lógica concentradora de investimentos nas regiões mais abastadas do país tende a limitar o alcance de possíveis efeitos positivos advindos do evento, de forma muito similar ao que autores constataram no caso sulafricano.

Em se tratando dos investimentos por setor (Tabela 5), as obras de mobilidade se sobressaem, na medida em que representavam, segundo os dados de maio de 2012, 43,6% do total. Com maior participação nesses

¹⁵ “O cidadão brasileiro será o principal beneficiado pelo desenvolvimento dos investimentos para a Copa do Mundo, que deve gerar aumento de demanda doméstica e internacional, além do desenvolvimento regional.” (BRASIL, 2010, p.14)

recursos, destacavam-se Rio de Janeiro, São Paulo e Manaus, as quais conjuntamente receberiam 46,7% dos recursos previstos para mobilidade. A grande participação decorria de obras de elevados custos, como o Corredor T5 (Aeroporto/Penha/Barra), no Rio de Janeiro, com valor estimado em R\$1.883,60 milhões; o Monotrilho (Linha Ouro), em São Paulo, orçado em R\$ 1.881,50 milhões; e Monotrilho Norte-Centro, em Manaus, estimado em R\$1.554,20 milhões. Somente estas três obras representavam quase a metade dos investimentos em mobilidade para as doze cidades-sede.

Tabela 5 - Investimentos assegurados pela Matriz de Responsabilidades, por cidade-sede e setor (R\$ milhões)

Cidade-sede	Aeroporto	Arena/Estádio	Hotelaria	Mobilidade Urbana	Porto	Segurança Pública	Total
Belo Horizonte	508	695	-	1.388	-	4,8	2.597
Brasília	651	812,2	-	380	-	1,6	1.844
Cuiabá	91,3	518,9	-	1.440	-	1,9	2.052
Curitiba	84,5	234	-	543,9	-	2,1	864
Fortaleza	349	518,6	-	562	149	2,1	1.581
Manaus	394	532,2	-	1.845	89,4	1,8	2.862
Natal	557	417	7,8	661,8	53,7	1,3	1.699
Porto Alegre	579,3	330	-	560,4	-	2,3	1.471
Recife	18,5	500,2	33,5	856,9	25,7	2,3	1.437
Rio de Janeiro	813	808,4	298	1.883	314	20,6	4.138
Salvador	47,6	591,7	26,9	-	36	2,5	704
São Paulo	3.258	820	51,9	1.881,5	235	4,2	6.250
TOTAL	7.353	6.778	418	12.003	902	47	27.505

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), maio de 2012

A última revisão dos dados dispostos na Matriz de Responsabilidade datada de dezembro de 2012 mostrou 20 modificações, com a inclusão de oito projetos de mobilidade urbana e exclusão de seis obras, sendo cinco de mobilidade e uma relacionada a um aeroporto. As demais foram atualizações de projetos. Com as alterações, são 122 obras e ações previstas para a Copa de 2014, com um valor total de R\$ 25,6 bilhões em investimentos.

Entre os projetos incluídos, todos de mobilidade urbana, estão: obras de acesso ao Beira-Rio, em Porto Alegre; obras da estação de metrô Cosme e Damião e do viaduto da BR-408, no Recife; intervenções no entorno do Maracanã e da estação multimodal da Mangueira, no Rio de Janeiro; obras de

acessibilidade e rotas de pedestres em Salvador; e intervenções viárias no entorno da Arena São Paulo.

Dentre as seis obras excluídas estão: o projeto do corredor metropolitano de Curitiba que segundo informações do Ministério do Esporte, foi suprimido a pedido do governo do Paraná. O monotrilho e o BRT de Manaus e o monotrilho de São Paulo também saíram das previsões a pedido dos seus respectivos governos. Foi ainda excluído a reestruturação da Avenida Engenheiro Roberto Freire de Natal, também a pedido do governo do Rio Grande do Norte, e a ampliação da pista do aeroporto de Porto Alegre, a pedido da Infraero.

Entre as atualizações quatro obras tiveram um aumento de pelo menos 25% no valor do empreendimento, são elas: a reforma do Estádio Nacional de Brasília; reforma e ampliação do Terminal de Passageiros e adequação do sistema viário de Fortaleza; Projeto do Terminal Marítimo do Rio; e terraplenagem do terminal de passageiros três do aeroporto de Guarulhos (SP), como se verifica na Tabela 6.

Tabela 6 - Investimentos assegurados pela Matriz de Responsabilidades, por cidade-sede e setor (R\$ milhões)

Cidade-sede	Aeroporto	Arena/Estádio	Hotelaria	Mobilidade Urbana	Porto	Segurança Pública	Total
Belo Horizonte	508,7	695	-	1.350,7	-	-	2.554,4
Brasília	651	1.015,6	-	103,1	-	-	1.769,7
Cuiabá	90,4	518,9	-	1.453,5	-	-	2.062,8
Curitiba	84,5	234	-	435,8	-	-	754,3
Fortaleza	195,8	623	-	562	149	-	1.380,8
Manaus	327,4	515	-	-	89,4	-	842,4
Natal	576,9	350	-	439,6	53,7	-	1.366,5
Porto Alegre	351	330	-	895,9	-	-	1.576,9
Recife	19,8	529,5	-	873,3	21,8	-	1.422,6
Rio de Janeiro	844,7	808,4	-	2.154,7	91	-	3.807,8
Salvador	47,3	591,7	-	19,6	36	-	658,6
São Paulo	3108,4	820	-	317,3	235	-	4.245,7
TOTAL	6.805,2	7.031,1	-	8.605,9	675,9	-	25.581,0

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), dezembro de 2012

Ao se analisar os investimentos sob a perspectiva metropolitana, (Gráfico 4) nota-se que o padrão concentrador anteriormente citado entre as grandes regiões brasileiras se mantém.

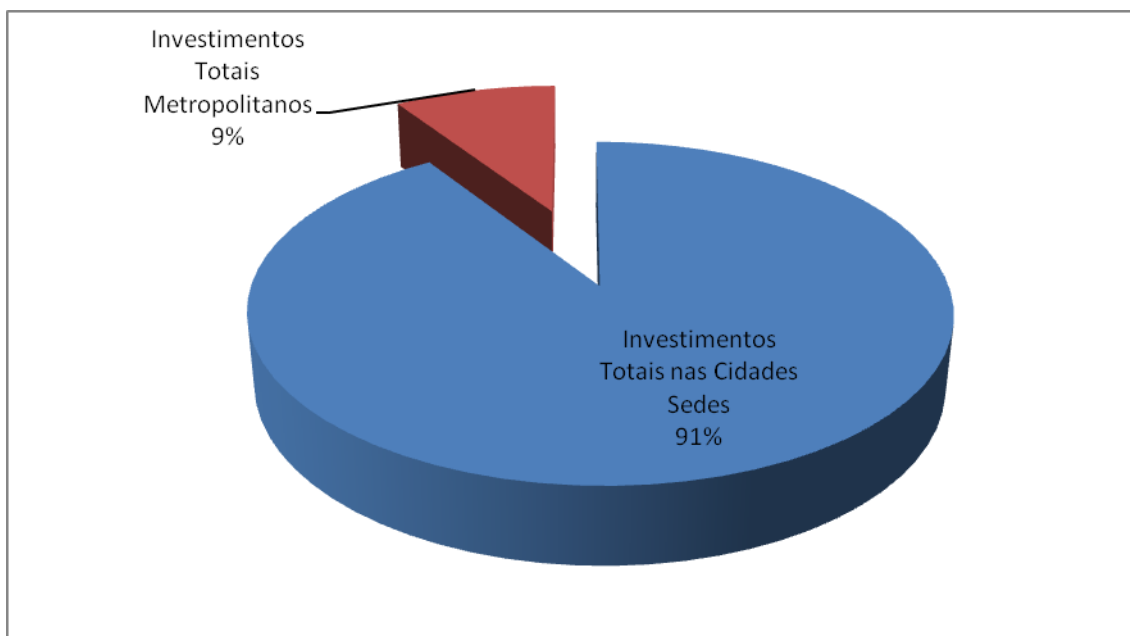


Gráfico 4 – Investimentos Totais Metropolitanos – em milhões de reais

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), dezembro de 2012

Dos cerca de 28 bilhões de reais projetados até o momento para a viabilização do evento, apenas 2.7 bilhões estão relacionados a mais de um município. Em porcentagem estes números representam nada menos do que 91% dos investimentos totais realizados exclusivamente nas cidades-sedes.

Assim, ao que depender dos valores totais investidos em projetos que abordem as regiões metropolitanas, não se deveria de forma geral esperar grandes impactos provenientes dos mesmos. É pertinente salientar que a grande maioria dos projetos classificados como metropolitanos não excluem a cidade sede, ou seja, são projetos que se estenderão da cidade sede a outros municípios contemplados (vizinhos).

Nesse contexto, a mobilidade metropolitana, pelos números gerais, apresenta-se como o segundo item com o maior percentual de investimentos do evento, como se pode verificar no Gráfico 5.

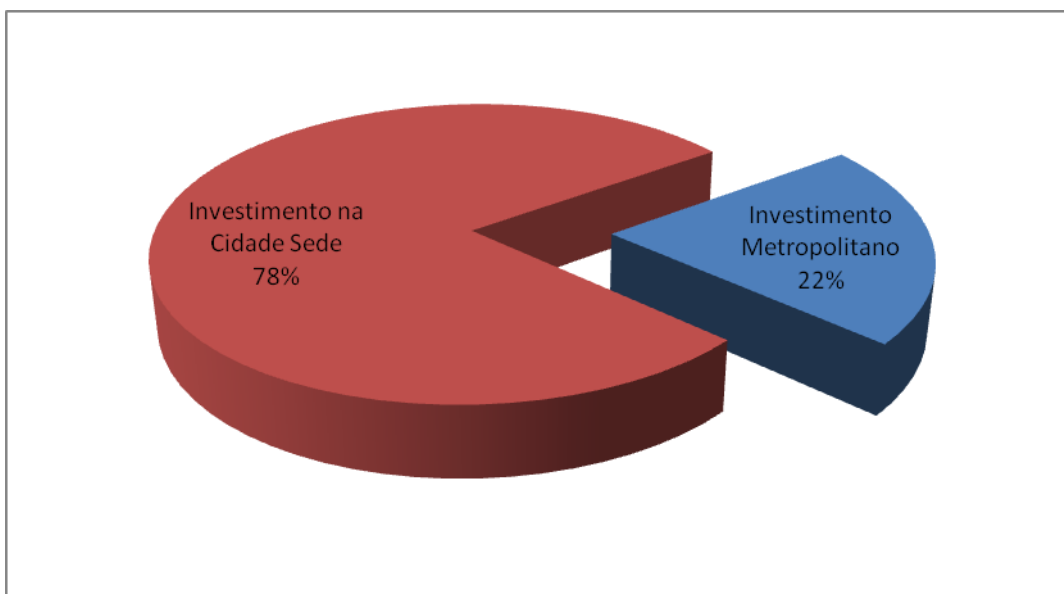


Gráfico 5 – Investimentos metropolitanos em Mobilidade urbana

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), Junho de 2012

De forma geral, 9.4 bilhões, ou 78% do total de investimentos em mobilidade urbana se dão exclusivamente nas cidades-sedes, contra 2.5 bilhões, 22%, realizados no que aqui convencionamos por investimento metropolitano.

Entre a destinação dos recursos o setor de aeroportos, para o qual estão previstos 26,74% do montante total dos investimentos da Copa 2014, merece destaque. É importante ressaltar ainda que a distribuição dos investimentos também se mostra altamente concentrada neste setor, afinal, somente a cidade de São Paulo receberá 44,3% dos recursos destinados aos aeroportos. Contrariamente, as cidades de Recife e Salvador receberão menos de 1% do total.

No que tange ao referido setor e sua relação com a distribuição de valores para o metropolitano, o Gráfico 6 indica que 45% do total terá este destino, mostrando-se o mais significativo.

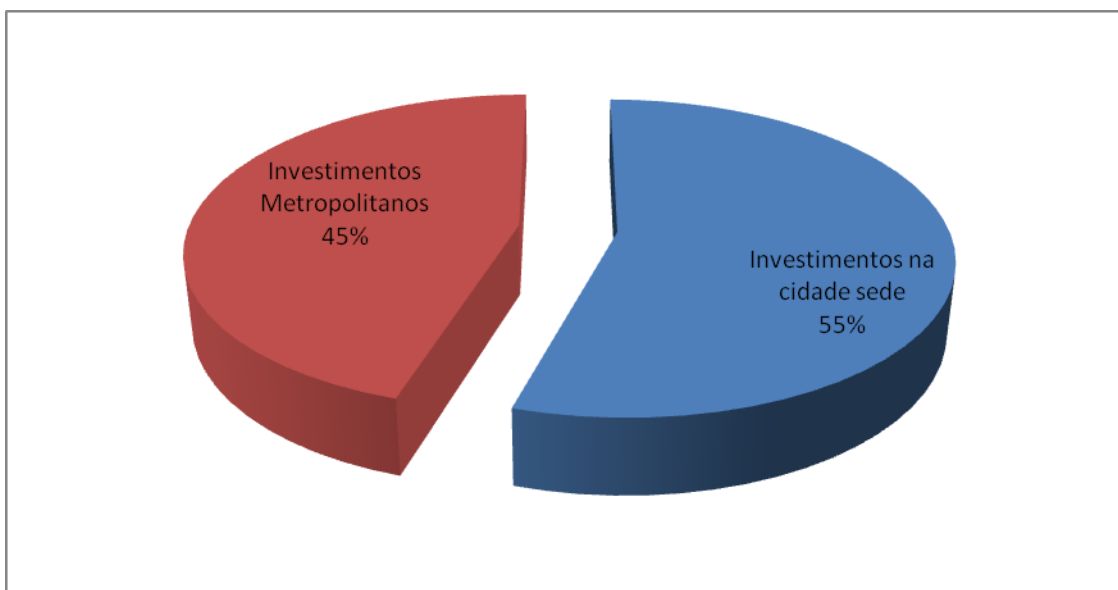


Gráfico 6 – Investimentos em aeroportos

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), Junho de 2012

Cabe destacar, porém, que os citados valores ajudam a compreender grande parte dos projetos de mobilidade classificados anteriormente como metropolitanos, já que nada menos do que a metade das cidades-sedes tem os aeroportos que as servem, localizados em municípios de suas RMs.

Buscando entender um pouco melhor como se dá esta relação classificou-se todos os investimentos aqui definidos como metropolitanos em dois subtipos: projetos que objetivam o melhoramento de vias que ligam as cidades-sedes ao aeroporto e outros projetos metropolitanos, como se pode verificar no Gráfico 7.

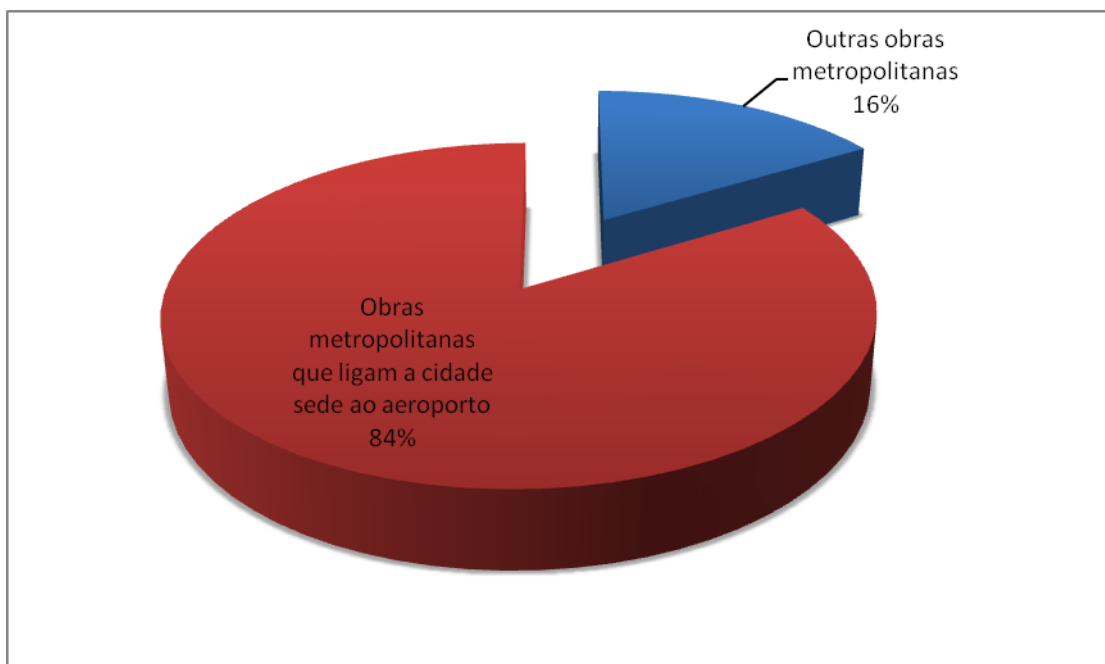


Gráfico 7 – Diferenciação entre projetos de mobilidade metropolitanos

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), Junho de 2012

É claramente perceptível que 84% dos investimentos metropolitanos em mobilidade urbana, o que em números absolutos representa aproximadamente 2.2 R\$ bilhões, objetivam unicamente renovar vias que são a porta de entrada aos turistas advindos para o mundial.

Deste modo, o que poderia parecer a um primeiro olhar, desatento talvez, uma parcela considerável de investimentos em mobilidade para além da cidade-sede, mostra-se extremamente utilitário a medida que se percebe sua objetiva pontualidade, buscando atender a demanda dos visitantes e não a dos moradores da cidade de forma mais ampla.

O terceiro setor mais representativo na recepção de recursos é o ligado à construção de estádios/arenas. Com exceção apenas de Curitiba e Porto Alegre em que os estádios são privados e optou-se pela reforma/ampliação, em todas as outras cidades-sede estão sendo construídos novos estádios com recursos públicos, com capacidade que varia de 43 mil a 76 mil lugares. Em São Paulo, Brasília e Rio de Janeiro estarão os estádios com os maiores custos, todos acima de R\$ 800 milhões.

Neste aspecto deve-se mencionar que o único estádio construído fora da cidade-sede está localizado no nordeste do país, trata-se da Arena Pernambuco, no Município de São Lourenço da Mata, na RM de Recife.

Ao que tudo indica, o citado caso deve ser a única exceção ao quadro de impactos pouco significativos entre as regiões metropolitanas das cidades-sedes brasileiras.

Por ter como local escolhido para a implantação dos principais empreendimentos necessários a realização do evento, o município de São Lourenço da Mata, num entroncamento entre outros 3 importantes Municípios da RM de Recife (Camaragibe, Recife e Jaboatão dos Guararapes – Figura 4), boa parte das obras de mobilidade se distribuirão pelos mesmos.



Figura 4 – Localização da Cidade da Copa na Região Metropolitana de Recife
Base cartográfica: CEM (Centros de Estudos das Metrôpoles)/IBGE: (Malha Digital).

O descrito cenário leva ao que talvez possa ser designado como uma nova centralidade para tal região, fundamentalmente, por sua localização estratégica - um passo fundamental para alterações das dinâmicas socioespaciais.

Apesar do caso citado, o que se percebe, de forma mais geral, é a inexistência de projetos e investimentos metropolitanos no Brasil, o que por si aparece como um elemento que possa evidenciar impactos pouco significativos da realização da Copa do Mundo FIFA 2014, fazendo com que sua população, assim como no caso Sul-africano, passe ao longe dos aclamados legados do evento e ao contrário disso, concentrando possíveis benefícios diretos de sua realização nas áreas e municípios mais abastados.

4.3.1. A CONTRADIÇÃO ENTRE O CRESCENTE AUMENTO DOS CUSTOS PARA A CONSTRUÇÃO DOS ESTÁDIOS E O DISCURSO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

Embora se pregue os legados associados ao desenvolvimento urbano como justificativa aos investimentos públicos necessários a realização da Copa do Mundo FIFA 2014, o que se vê com base nos dados disponíveis é o crescente aumento de gastos com os estádios¹⁶, em contrapartida ao anúncio do cancelamento de diversas obras de mobilidade antes consideradas como prioritárias.

A Matriz de Responsabilidade mostra que os custos dos estádios atingiram a marca de R\$ 7,1 bilhões ao início de 2013. Isso representa um crescimento de 163% em relação ao valor previsto pela CBF para as arenas em outubro de 2007, quando o Brasil ganhou o direito de sediar o Mundial.

Ao receber o evento, a confederação estimou em US\$ 1,1 bilhão o gasto com os estádios, o que representava R\$ 1,9 bilhão pela cotação do dólar da época. Corrigido pela inflação, de 40% no período, o valor chega a R\$ 2,7

¹⁶ Enquanto o termo “estádio” vincula-se quase exclusivamente a atividade esportiva, trazendo consigo uma carga relativamente pejorativa, antiquada talvez, a sua substituição pela idéia de “arena” remete ao novo, ao moderno, é a transformação de um estádio comum em um espaço de espetáculos, reformulando sua imagem e significado.

bilhões. Ou seja, é um montante que não atinge nem a metade da atual soma de orçamentos.

Esse crescimento reflete-se nos cinco levantamentos do governo, feitos sobre o Mundial até agora. No primeiro, em janeiro de 2011, o custo previsto era de R\$ 5,6 bilhões, sem a inclusão da Arena de São Paulo. O valor saltou para R\$ 6,6 bilhões em setembro daquele ano, já com o estádio paulista, e para R\$ 6,8 bilhões, em abril de 2012, até ultrapassar o patamar de R\$ 7 bilhões no último levantamento, divulgado em dezembro do mesmo ano (Gráfico 8), representando um aumento de 26,8% em pouco mais de um ano.

Antes do primeiro levantamento do governo, era estimado que os estádios custariam em média R\$ 400 milhões. Esse valor já é próximo de R\$ 600 milhões atualmente.

É fundamental destacar que tal escalada deve ainda prosseguir já que o Maracanã, por exemplo, tem preço de R\$ 880 milhões para governo federal, mas, com novas licitações e reajustes, esse valor já atingiu R\$ 940 milhões, montante ainda não refletido no levantamento do Ministério do Esporte, segundo a Folha de São Paulo (2013).

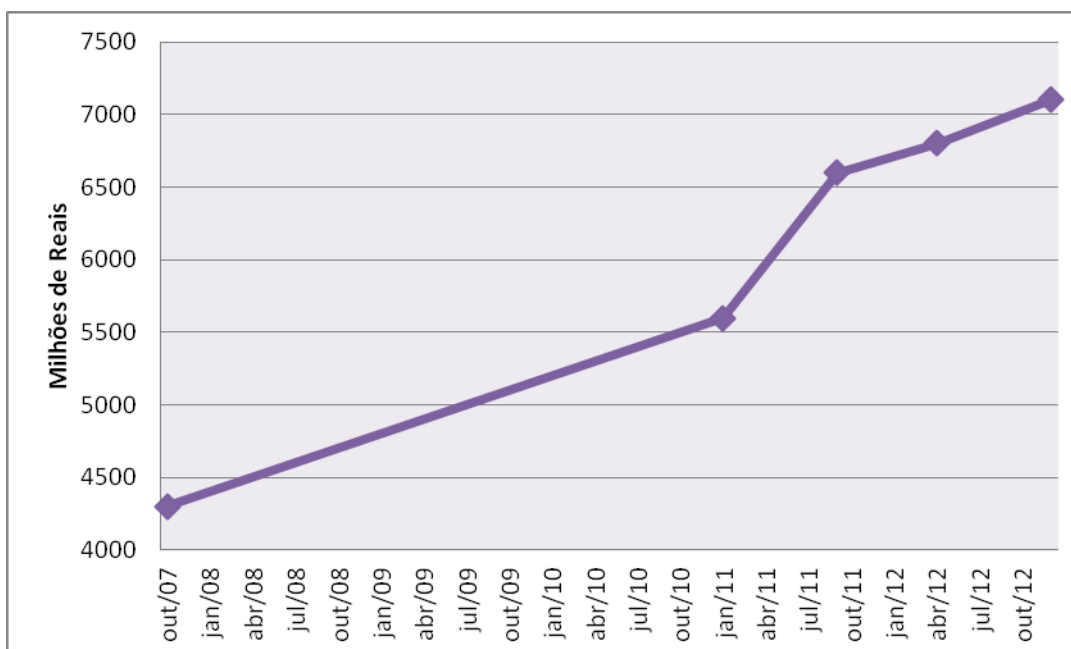


Gráfico 8 – Evolução dos investimentos em estádios para a Copa do Mundo 2014

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), janeiro de 2011 a dezembro de 2012

Segundo a mesma reportagem o custo do estádio popularmente conhecido como Itaquerão, em São Paulo, estimado em R\$ 820 milhões, também não inclui as arquibancadas provisórias que possibilitarão que o mesmo tenha capacidade para receber a abertura da Copa. O orçamento da Arena Pernambuco, de R\$ 500 milhões, também não reflete o aumento de gastos com a aceleração da obra para incluí-la na Copa das Confederações.

Quem incluiu todos os itens que restavam na obra foi o Governo do Distrito Federal em relação ao Mané Garrincha. Assim, a arena tornou-se oficialmente o primeiro estádio da Copa a ultrapassar a marca de R\$ 1 bilhão. Seu custo agora é R\$ 1,015 bilhão, principalmente graças ao preço da cobertura que não aparecia na estimativa anterior. Tanto que o seu último orçamento era de R\$ 812 milhões.

Maracanã e Manaus foram outros estádios que tiveram aumentos em seus orçamentos durante o ano de 2012.

Como apenas duas arenas foram entregues, Castelão e Mineirão, a tendência é que o valor das mesmas ainda tenha de ser revisto até os números finais a serem obtidos em dezembro de 2013 quando, pelo cronograma, todos estarão prontos.

Do total de R\$ 7,1 bilhões, o levantamento do governo aponta que R\$ 1,4 bilhão é de capital privado, R\$ 3 bilhões de investimento público e R\$ 2,7 bilhões por Parcerias Público-Privadas. Só que essa divisão esconde que, de fato, são os cofres públicos que vão pagar quase todas as arenas, em detrimento de outras demandas infraestruturais que as cidades brasileiras apresentam.

O aumento constante do montante dos investimentos que serão realizados até o início dos jogos não é uma exclusividade dos estádios.

Considerando apenas as obras de mobilidade, aeroportos, portos e estádios, os investimentos chegaram, em junho de 2012, em R\$ 27 bilhões¹⁷. Esses dados distinguem-se sobremaneira dos apresentados em maio de 2011, quando o valor estimado das obras era de R\$ 23 bilhões. Os principais setores responsáveis pela ampliação dos investimentos foram os aeroportos (R\$2,2

¹⁷ O valor apresentado distingue-se do existente na tabela 5, pois os relatórios de acompanhamento do Tribunal de Contas da União (TCU), não consideram em suas análises os investimentos em hotelaria e segurança pública.

bilhões – 42,7%) e os estádios (R\$1 bilhão – 18,7%). Deve-se ressaltar que esses dois setores são os mais importantes para a FIFA, como demonstrado em declarações do secretário-geral da entidade¹⁸.

Ao se abordar o aumento dos investimentos por cidade, constata-se que em praticamente todas os percentuais foram acima de 10% no período, apenas três tiveram redução de custos. Contrariamente, cidades como Natal, São Paulo e Rio de Janeiro detiveram ampliação de mais de R\$ 600 milhões. O caso mais extremo foi o da cidade de Cuiabá, para a qual, no período de um ano, os custos se ampliaram em mais de R\$1 bilhão. Tal aumento exorbitante ocorreu em função da mudança dos projetos de mobilidade, em especial a inserção do VLT Cuiabá-Várzea Grande, orçado atualmente em R\$1,2 bilhão.

Tabela 7: Valores dos investimentos por cidade-sede, maio de 2011 e junho de 2012

Cidade-sede	Maio de 2011	Junho de 2012	Ampliação (R\$ milhões)	Variação no período (%)
São Paulo	5.496,3	6.195	698,7	12,71
Rio de Janeiro	3.211,3	3.818	606,7	18,89
Manaus	2.468,7	2.860	391,3	15,85
Belo Horizonte	2.356,7	2.593	236,3	10,03
Brasília	1.857,7	1.843	-14,7	-0,79
Fortaleza	1.570,4	1.580	9,6	0,61
Recife	1.443,1	1.401	-42,1	-2,91
Salvador	1.240,5	676	-564,5	-45,50
Cuiabá	1.022,9	2.050	1.027,1	100,41
Porto Alegre	1.003,7	1.469	465,3	46,36
Natal	983,7	1.691	707,3	71,90
Curitiba	703,4	863	159,6	22,69

Fonte: Tribunal de Contas da União – TCU (maio de 2011 e junho de 2012)

Nota: os valores expressos não agregam os recursos destinados à hotelaria e segurança pública.

Em relação às cidades que apresentaram diminuição nos investimentos entre maio de 2011 e junho de 2012, o percentual mais significativo foi em Salvador, na qual se verificou a redução de mais de R\$500 milhões. Tal situação decorre da retirada do BRT (Bus Rapid Transit): Corredor Estruturante

¹⁸ “O que precisamos, com certeza, são dos estádios. Precisamos também que os aeroportos funcionem, que as pessoas possam se locomover de uma cidade para outra. Mas não podemos pensar que um país mudará completamente em cinco, seis anos” (GAZETA DO POVO, 31/05/2012). Essa declaração do secretário-geral da Fifa, Jérôme Valcke vai contra o discurso do governo brasileiro de que a Copa traria um legado significativo para o país.

Aeroporto/Acesso Norte dos projetos para a Copa 2014, orçado inicialmente em R\$567,7 milhões. A não realização desta obra faz com que Salvador se configure como a cidade-sede com o menor valor em investimentos para o megaevento; condição esta anteriormente atribuída à Curitiba.

Para a ABDIB (Associação Brasileira de Infraestrutura e Estrutura de Base) estas alterações significativas nos valores totais do evento, devem continuar já que a mesma estimou gastos totais para a Copa de 2014: R\$ 117,8 bilhões, valor muito superior ao projetado pelos representantes do governo cuja previsão situava-se em torno de R\$ 30 bilhões de reais.

Reportagem veiculada no Jornal Folha de São Paulo, em Fevereiro de 2013, explicita que, ao contrário do que afirmavam os até então Ministro do Esporte (Orlando Silva) e o Presidente da CBF (Ricardo Teixeira)¹⁹, o modelo de organização para o evento se valeria de investimentos majoritariamente privados, 97% dos gastos nos estádios advém de dinheiro público, e nada menos do que 85,5% do total empregado para a realização do evento também advém dos cofres públicos, como um todo o que fica evidente nos GRÁFICOS 9 e 10.

¹⁹ "Tenho dito e repetido inúmeras vezes que defendo um modelo para a Copa do Mundo no Brasil com viés predominantemente privado" (Ministro Orlando Silva em entrevista ao Jornal Folha de São Paulo realizada em 2011)

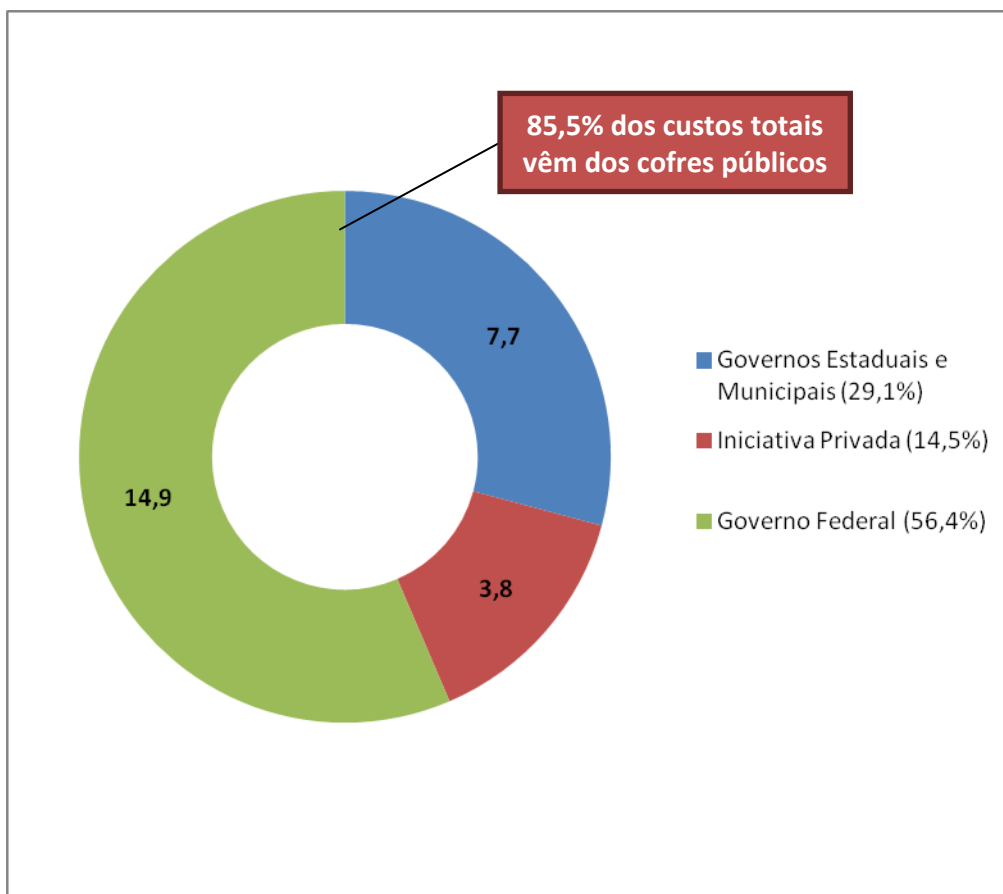


Gráfico 9 – Divisão dos custos totais para realização da Copa do Mundo FIFA 2014

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU)

Deve-se detalhar que, no que se classifica como capital privado, por exemplo, está todo o gasto com a Arena São Paulo (estádio do Esporte Clube Corinthians Paulista) sendo que metade do estádio será bancada por incentivos fiscais da prefeitura paulistana, e a outra metade terá um empréstimo a juros extremamente favoráveis do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). A Arena da Baixada, pertencente ao Atlético Clube Paranaense, também é incluída como investimento privado, mas há dinheiro, indireto, da prefeitura de Curitiba e do Estado do Paraná por meio do aumento de potencial construtivo cedido ao clube.

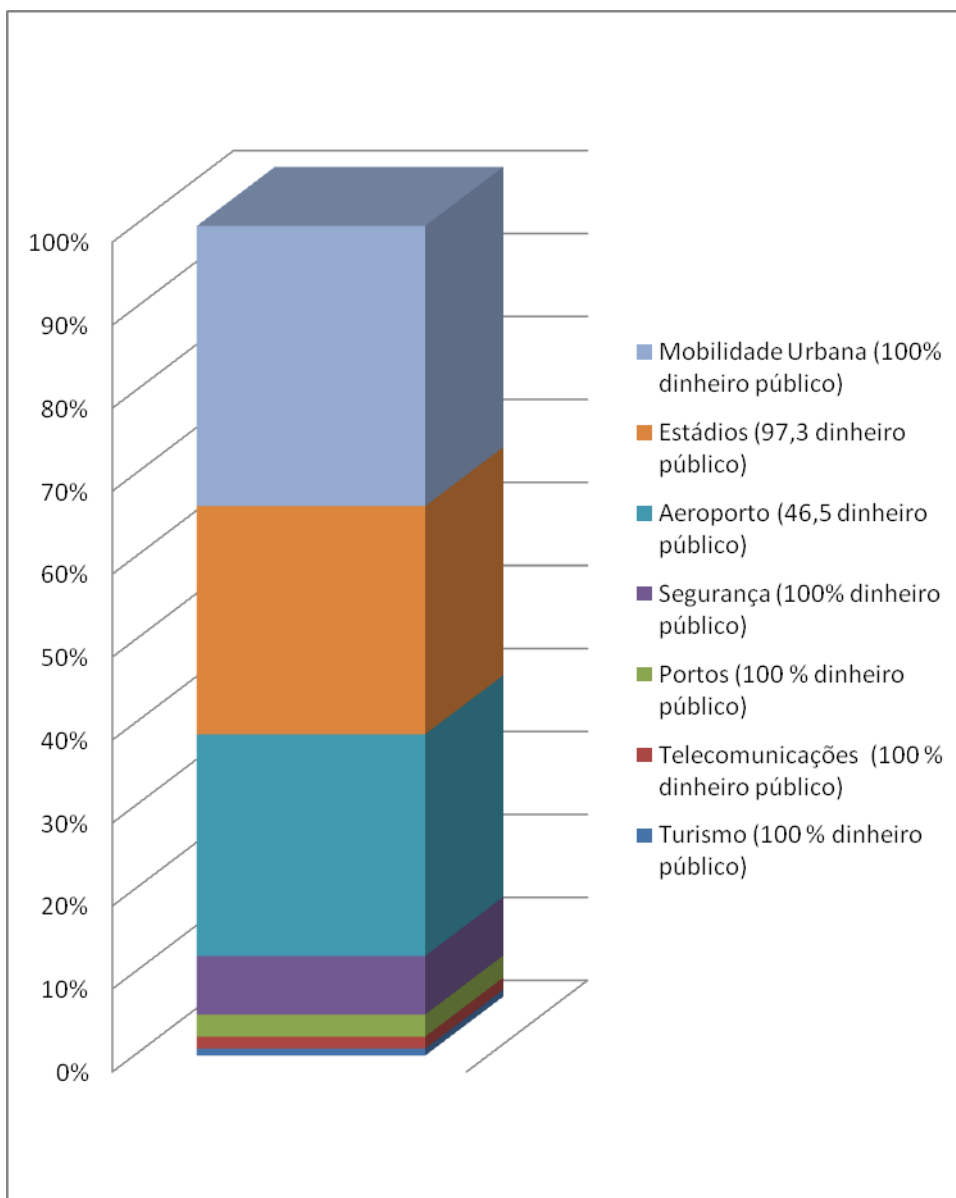


Gráfico 10 – Divisão dos custos – por setor - para realização da Copa do Mundo FIFA 2014

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU)

Além dos elevados investimentos públicos que estão sendo feitos em todas as cidades para a construção de estádios, outro ponto é merecedor de destaque: a falta de tradição no futebol em algumas cidades-sede, ficando evidente, portanto, que tais equipamentos ficarão ociosos no período pós-Copa.

A viabilidade econômica e a manutenção de estádios dependem, em grande parte, da existência de clubes de futebol com capacidade de atração de público representativo. Dentre as 12 cidades-sede, Cuiabá, Manaus, Natal e Brasília não possuem times de futebol expressivo, afinal, a média de público

nos jogos nestas cidades foi, em sua maioria, inferior a 5 mil pagantes no campeonato brasileiro de 2011.

Ressalta-se que os estádios que estão sendo construídos nestas cidades têm capacidade respectiva de 43 mil, 44 mil, 45 mil e 71 mil lugares. Assim, vislumbra-se uma situação recorrente em outros países que receberam a Copa do Mundo ou os Jogos Olímpicos. Como bem demonstrou Searle (2002), na Austrália, os estádios construídos para as Olimpíadas de 2000, tem se constituído como fontes de prejuízo ao poder público pela falta de demanda. No Japão, os custos também são elevados, afinal, gasta-se anualmente entre 3 e 6 milhões de dólares na manutenção dos estádios (VOIGT, 2010). Na África do Sul a situação se repete, pois dos 10 estádios construídos, apenas cinco dão algum tipo de retorno financeiro à cidade-sede (GAZETA DO POVO, 12/04/2012).

5. A METRÓPOLE CURITIBA: O PODER TRANSFORMADOR DOS PROJETOS PREVISTOS

As relações que se estabelecem na RMC apresentam grande intensidade e podem ser demonstradas pelos fluxos cotidianos entre as diversas cidades que compõem o seu núcleo.

Sem sombra de dúvida a interação dos diferentes pontos que constituem a mancha urbana é capaz de revelar o grau de coesão interna da aglomeração e sua centralidade, podendo evidenciar assim a estruturação do espaço intra-metropolitano.

O referido espaço é essencialmente constituído por uma rede de núcleos urbanos que se integram por meio de diversos fluxos relacionados às atividades econômicas, de lazer, de consumo, de estudo, de comunicações. Neste particular, o movimento pendular ou deslocamento para trabalho e estudo, constitui-se em um dos indicadores mais relevantes para se aferir tal nível de integração e interdependência existente entre esses municípios.

Segundo o Censo 2010, na cidade de Curitiba, apenas 3,56% da população economicamente ativa, que trabalha ou estuda, o fazem fora de seu município. Já nas outras cidades que compõem o que Firkowski (2002) definiu como Aglomerado Metropolitano²⁰ este percentual chega a 60% (FIGURA 4).

Quando se compara o comportamento desses deslocamentos entre os anos de 2000 e 2010 é possível perceber uma intensificação nessa relação de dependência.

Em 2000, todos os municípios limítrofes a Curitiba, detinham pelo menos 15% de sua população economicamente ativa deslocando-se para a

²⁰ A opção em utilizar a terminologia Aglomerado Metropolitano de Curitiba ao invés de Região Metropolitana de Curitiba (RMC), se dá por acreditarmos que exista um local merecedor de destaque dentro dessa grande região, apresentando expressiva concentração dos elementos dinâmicos que a compõe. Esse aglomerado representaria uma escala intermediária da RMC, buscando contrapor a espacialidade originária da institucionalização da mesma, daquela produzida pelo processo de metropolização em curso, ou seja, inserindo-a diretamente dentro da expansão da mancha urbana de Curitiba. Esse recorte compõe-se, inicialmente, além do município de Curitiba, pelos municípios de Almirante Tamandaré, Araucária, Campina Grande do Sul, Campo Largo, Campo Magro, Colombo, Fazenda Rio Grande, Pinhais, Piraquara, Quatro Barras e São José dos Pinhais, contemplando o raio de alcance total dos projetos definidos para a Copa do Mundo FIFA 2014.

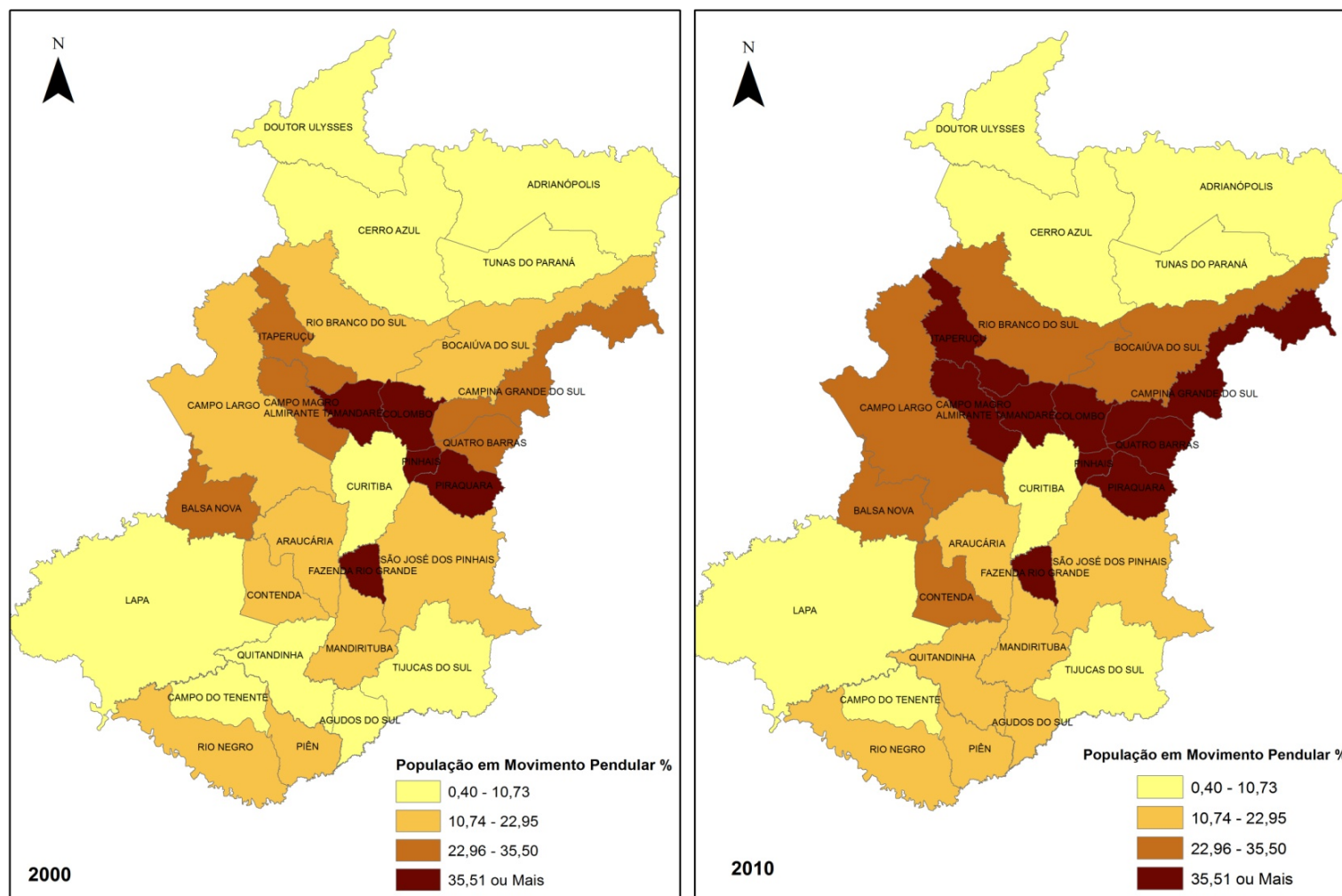
capital, principalmente para estudar e/ou trabalhar - destacando que a grande maioria deles estava em uma faixa superior aos 30% de deslocamentos diários.

Quando se procura detalhar um pouco mais esses dados, percebe-se que em alguns municípios o percentual era bem superior aos apresentados, no caso de Almirante Tamandaré ele chegava a 51%, em Pinhais 42% e em Colombo era de aproximadamente 45% de sua população, porém, no mesmo município, se considerarmos ainda sua porção mais ao sul, conurbada a Curitiba segmentando-a por setores censitários, é possível encontrar valores que chegam a 60% de pendularidade diária segundo os dados de 2000.

O Censo de 2010 demonstra a ampliação da polarização curitibana frente aos outros municípios²¹. Nesse contexto a Figura 5 destaca que vários municípios que antes apresentavam taxas de movimento pendular na faixa de até 22% tiveram este percentual ampliado de forma considerável, ultrapassando os 35%, entre eles, Campo Magro, Campina Grande do Sul e Quatro Barras.

Colombo, por exemplo, apresentou uma alta superior a 10% em 10 anos tendo agora 52% de sua população economicamente ativa trabalhando ou estudando fora do município. Outros municípios também apresentam valores expressivos de ampliação dos movimentos pendulares diários, como Almirante Tamandaré (60%) Pinhais (46%) e Piraquara (55%).

²¹ Deve-se esclarecer que nem todas as pessoas que saem de suas cidades para trabalhar ou estudar tem como destino Curitiba, porém esse índice é superior, em média, a 86%.



Fonte: IBGE, Censo 2000/2010
Organizador: Alexandre G. Ferreira

Figura 5 – Movimento pendular diário da população economicamente ativa provinda dos municípios da RMC em relação a Curitiba – 2000/2010

Fonte: COMEC, 2011; IBGE, 2000/2010

Org: Autor

Dados como esses indicam a necessidade de discutir essa realidade socioespacial a partir de questões mais abrangentes: qual seria, hoje em dia, o real limite territorial da cidade de Curitiba?

A cartografia da expansão da mancha urbana mostra que há muito tempo existe um tecido integrado por fluxos cotidianos de pessoas e mercadorias com limites que ultrapassam a rigidez das fronteiras municipais. Tal constatação demonstra a necessidade de pensar o ordenamento deste território de forma integrada, buscando acima de tudo, identificar as relações que são traçadas entre os diversos fragmentos, como fica evidente na Figura 6, que exhibe a evolução da mancha urbana metropolitana desde 1953 até o ano de 2002.

O processo de ocupação e configuração da aglomeração metropolitana foi intenso, rápido, transpondo as fronteiras administrativas de Curitiba e criando áreas contíguas de ocupação nos municípios vizinhos, configurando a principal aglomeração urbana do Paraná.

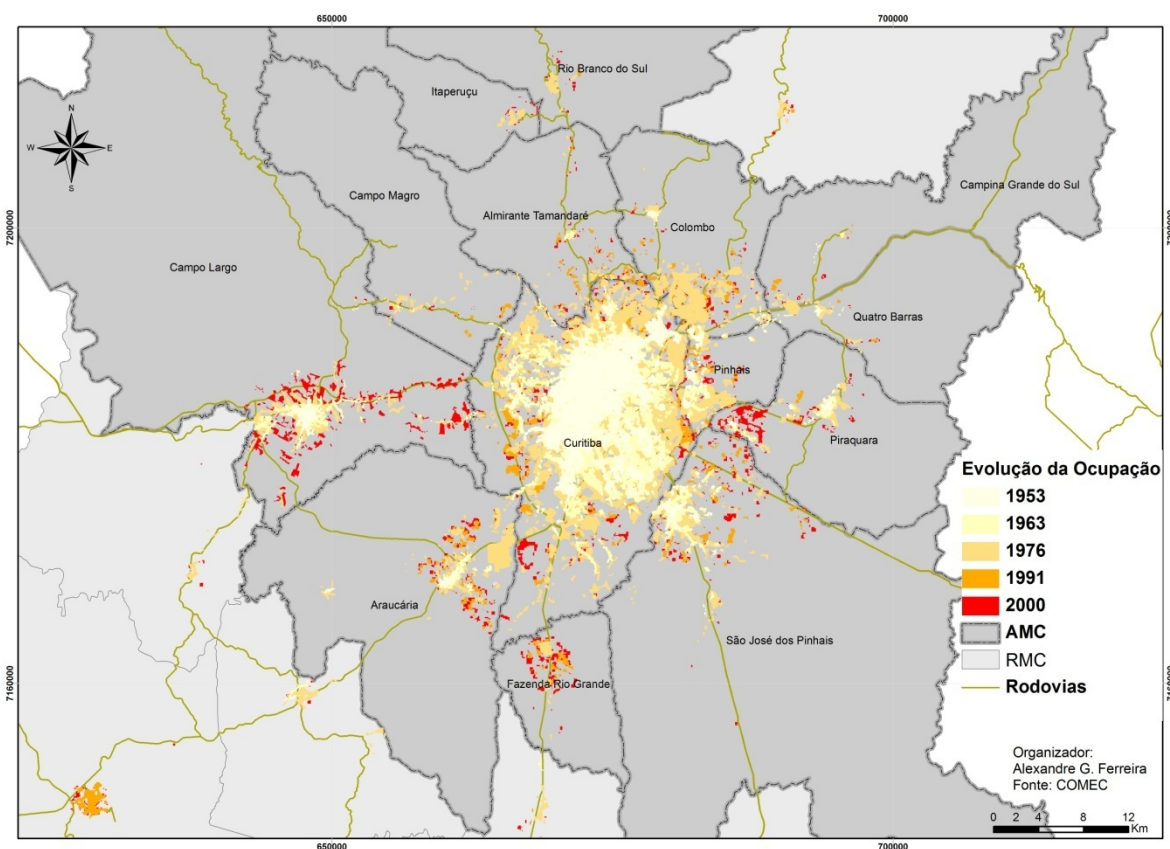


Figura 6 - Evolução da Ocupação da RMC Entre 1953 a 2000

Fonte: COMEC

Org: Autor

De forma geral, a mancha urbana de Curitiba cresceu sobre os limites municipais vizinhos, como se vê na Figura 6, formando a primeira conurbação com o município de Colombo, pois a ligação entre eles era a continuação da Via Estrutural²² a norte-nordeste.

Sua execução fez a oferta de infraestrutura – inclusive a de transportes coletivos – anteceder a demanda e provocou o súbito aumento do custo dos terrenos, dificultando a ocupação por edificações e propiciando a ida das pessoas para esse município, vizinho ao pólo, em busca da possibilidade de terra mais barata. (PDI, 2006).

A criação da Cidade Industrial de Curitiba (CIC), em 1973, é o marco inicial do processo de industrialização da região metropolitana de Curitiba. Antes do seu advento, a capital do Estado já abrigava algumas indústrias, mas nada que fosse bastante significativo na balança econômica paranaense, pois, até este período, a atividade predominante era a agricultura, com ênfase no cultivo do café.

Nesse contexto, quando criada em 1973, a RMC contava com 14 municípios caracterizados principalmente pela proximidade a Curitiba (IPEA, 2001, p. 35) Além da própria capital, faziam parte da região metropolitana os municípios de Colombo, São José dos Pinhais, Piraquara, Quatro Barras, Almirante Tamandaré, Campo Largo, Bocaiúva do Sul, Balsa Nova, Araucária, Rio Branco do Sul, Contenda, Campina Grande do Sul e Mandirituba.

Em 1978, foi criado o 1º Plano de Desenvolvimento Integrado – PDI, que delineava as principais diretrizes metropolitanas, basicamente, orientando o desenvolvimento urbano para o sentido oeste, apesar dos maiores assentamentos estarem próximos a cabeceira do rio Iguaçu, a leste de Curitiba. Foi neste período, que a malha viária do município de Curitiba foi implementada com o Plano Diretor, acarretando em medidas que viabilizassem o adensamento próximo aos eixos rodoviários para aumentar o número de passageiros.

²² O Plano Preliminar de Urbanismo de Curitiba, datado de 1966, estabelecia o ordenamento e o controle do crescimento urbano por meio de eixos viários lineares e compostos por três vias paralelas, denominados de eixos trinários, respectivamente duas vias rápidas no sentido bairro-centro e centro-bairro e uma via para tráfego exclusivo de ônibus, ladeada por vias lentas que permitiriam o estacionamento dos veículos para a utilização do comércio e serviços implantados ao seu redor. Esses eixos, denominados estruturais, preveem o adensamento habitacional e comercial ao longo da implantação de vias exclusivas para o transporte coletivo de massa, iniciando uma notável transformação física da cidade.

Como resultado, houve um aumento significativo do valor da terra próximo a estes eixos, o que impulsionou a ocupação da região leste de Curitiba, adquirindo densidade ocupacional maior na porção compreendida pelo vale do rio Iguaçu (bairros do Vila Hauer e Boqueirão) e conurbando os municípios de São José dos Pinhais, Pinhais e Piraquara. Ao diluir os limites entre estes municípios, a mancha urbana passou a ocupar áreas cada vez mais periféricas.

A metrópole também cresceu no sentido oeste, ao criar uma área destinada às atividades industriais, como citado anteriormente. A instalação da Refinaria Petrobrás em Araucária também promoveu o desenvolvimento desta região, transpondo os limites entre os municípios de Curitiba e Araucária.

A forte crise econômica dos anos 1980 ampliou a pressão sobre o poder público para o fornecimento de respostas às necessidades básicas sociais. Tal processo resultou num incremento das áreas destinadas à habitação popular. Nesse contexto, o sucessivo aumento do custo da terra em Curitiba e a acessibilidade viária direcionaram a ocupação urbana para áreas limítrofes ao município (IPEA, 2001, p.95).

Sendo assim, nos anos 1970 e 1980 a capital paranaense, experimentou os benefícios e malefícios de sediar grandes grupos econômicos, particularmente em sua cidade industrial - materialização de um projeto que envolvia muito mais do que transformações sob uma perspectiva local. Para Firkowski (2001):

O Estado autoritário viabilizou-se em Curitiba, pela ação de um planejamento imposto, em cujo bojo apresentava-se nitidamente a tentativa de implementar caminhos capazes de alterar o perfil econômico vigente (cujas bases assentavam-se na agricultura), principalmente através das políticas de atração industrial, levadas à cabo nos anos 70 e que culminaram na criação da Cidade Industrial de Curitiba. Nessa década, às razões de ordem geral que promoveram a acelerada saída do campo em busca das cidades, soma-se uma condicionante de ordem local, as fortes geadas do início dos anos 70 que tiveram papel fundamental na formação das grandes levas de migrantes que deixaram as lavouras de café do norte do estado em direção a outras regiões do país (expansão da fronteira agrícola), como também em direção às cidades paranaenses, não é sem razão que a população de Curitiba eleva-se de seiscientos mil para mais de um milhão de habitantes entre 1970 e 1980. (FIRKOWSKI, 2001, p.25).

Na década seguinte, 1990, a RMC já contava com 25 municípios e sua população ultrapassava os 2 milhões de habitantes, apresentando uma taxa de crescimento demográfico de 3,22% (IPEA, 2001).

Segundo Firkowski (2003), essa década representa um marco no que concerne às transformações ocorridas na economia urbana do Aglomerado Metropolitano. Para a autora, esse período é responsável por marcar o processo de internacionalização da Capital paranaense, onde “várias atividades relacionadas aos serviços e comércio passaram a ser controladas por grupos de atuação mundial, além da implantação de duas importantes unidades da indústria automobilística e seus respectivos fornecedores” (FIRKOWSKI, 2003, p. 90).

Tal processo guarda relação com reorganização espacial da economia mundial e a difusão de novas tecnologias de informação e comunicação, propiciadas pelo processo de globalização, responsável por modificar sobremaneira a organização das grandes cidades. A emergência de novos modelos de política urbana voltados para a lógica de mobilidade do capital fomenta esse processo promovendo a inserção das cidades numa competição pela alocação de investimentos como estratégia de modernização urbana -o que denota a importância que o espaço assume na reprodução do capitalismo.

Assim, a cidade passou a concentrar entre as décadas de 1990 e 2000, funções mais complexas e diversificadas através da presença de importantes/numerosas atividades de ponta e da intensificação de fluxos entre os mais significativos do país. Sobre a questão é possível acrescentar:

Nesse período, a alteração da composição original da estrutura industrial, incorporando novos segmentos, sustentada por uma política estadual de atração de novos investimentos, reforçou o espaço metropolitano, que disponibilizava vantagens locacionais da proximidade do mercado do Sudeste e do Porto de Paranaguá, oferta de infraestrutura em termos de energia, telecomunicações, aeroporto internacional e rodovias, dentre outros fatores que se somaram à concessão de incentivos fiscais e financeiros. (IPARDES, 2006,p.35)

Nesse contexto, contribuiu para o crescimento da taxa demográfica na RMC, o intenso marketing promovido pela administração municipal de Curitiba, como uma cidade com boa qualidade de vida e que resultou na atração de pessoas. No entanto, a RMC assim como em outras regiões metropolitanas

brasileiras, apresentou neste período uma realidade urbanística assentada num quadro de pobreza, desemprego, ocupação desordenada de seu espaço territorial, falta de eficiência de infraestruturas, bem como crises nos serviços urbanos (NEGREIROS, 2001, p.81).

Esta breve descrição da evolução socioespacial da mancha urbana da RMC, mais especificamente do Aglomerado Metropolitano de Curitiba, evidencia que o desenvolvimento mais considerável do núcleo urbano, se deu paralelamente a criação de elementos que valorizaram a terra e a moradia da capital, elevando o preço do solo em razão das melhorias de infraestrutura e aumentando os tributos locais.

Tal processo tornou a ocupação do solo seletiva e induziu o crescimento de segmentos mais pobres principalmente para áreas externas aos seus limites administrativos, locais onde havia maior disponibilidade de lotes compatíveis ao poder aquisitivo desses segmentos de baixa renda. (IPARDES, 2006)

Estudos que traçam um panorama da evolução do Aglomerado Metropolitano nas décadas de 1990 e 2000 mostram que nesse período houve um intenso crescimento local combinado, por um lado, com o vertiginoso avanço demográfico dos municípios limítrofes (ULTRAMARI & MOURA, 1994; KLEINLE et al., 2000), e por outro, com o crescimento paralelo e articulado entre núcleo urbano e região metropolitana que corrobora a ideia de que Curitiba parece selecionar os seus migrantes, “reservando a Região Metropolitana (RMC) como espaço para as classes populares, enquanto privilegia o recebimento das camadas médias e altas dos novos moradores.” (IPARDES, 2006, p.78)

Pelo exposto, considerando que o espaço metropolitano anteriormente descrito é ocupado por uma aglomeração humana em constante mutação (que cresce, migra e se transforma), submetido a uma lógica cada vez mais caracterizada pela mobilidade e integração, entende-se como fundamental compreender que repercussões a Copa do Mundo 2014 trará para esse espaço metropolitano em Curitiba.

Nesse contexto, embora a Copa de 2014 se realize exclusivamente nos limites municipais de Curitiba, é necessário pensá-la além de seus limites, e pelo menos no campo do discurso, seus organizadores se mostram preocupados com tal questão, embora na prática, isso não tenha sido

observado. Durante uma audiência pública realizada para discutir os possíveis legados estaduais, realizada em 09/11/2011, na Assembleia Legislativa do Paraná, em que estavam presentes lideranças dos 29 municípios que integram a Região Metropolitana de Curitiba, afirmou-se que o evento trará importantes impactos para todo o estado, principalmente para a RMC. Nesta ocasião o secretário estadual para Assuntos da Copa 2014, Mario Celso Cunha, fez uma explanação contundente sobre os preparativos do estado para o mundial:

Quando assumi a secretaria da Copa, o governador Beto Richa recomendou atenção especial em três objetivos para a realização da Copa no Paraná: transparência nos trabalhos, integração com os municípios e o legado que a Copa irá deixar para a população paranaense (PORTAL DA COPA, 2011),

acrescenta ainda que:

A Copa não é somente um campeonato de futebol, mas uma grande oportunidade de negócios e investimentos em vários setores, como no turismo, na infraestrutura e no comércio de uma forma geral. (PORTAL DA COPA, 2011)

A partir dos fragmentos percebe-se que o objetivo é tornar evidente que o evento terá repercussões positivas na vida de todos os que habitam o aglomerado metropolitano de Curitiba, e até mais do que isso, todo o estado do Paraná.

A análise dos projetos escolhidos para compor o Rol da Copa do Mundo em Curitiba pode nos trazer pistas valiosas de como tal processo tem sido conduzido até o momento.

Pelo exposto no decorrer do capítulo anterior ficou evidente que a distribuição dos investimentos para a realização do evento ocorre de modo desigual, com intensa concentração dos recursos em cidades da região Sudeste, de um lado, e investimentos pulverizados e pontuais nas demais regiões do país, de outro. Nesta perspectiva podem ser citadas principalmente Curitiba e Salvador, únicas cidades em que o montante de investimentos não totaliza R\$1 bilhão.

Deste modo, os investimentos em Curitiba estão distribuídos em projetos para aeroporto, mobilidade urbana, segurança pública e estádio, totalizando

R\$864,502 milhões, em maio de 2012. A especificação dos projetos pode ser visualizada na Tabela 8.

Tabela 8 - Projetos para Curitiba assegurados pela Matriz de Responsabilidades, maio de 2012

Tema	Projeto	Investimento total (R\$ milhões)
Aeroporto	Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba - Ampliação do Pátio, Infraestrutura, Macrodrenagem e Obras Complementares	25,4
	Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba - Ampliação do Terminal de Passageiros e Ampliação do Sistema Viário	41,3
	Aeroporto Internacional Afonso Pena - Curitiba – Restauração da Pista de Pouso e Decolagem e de Táxi e Obras Complementares	17,79
Mobilidade Urbana	BRT: Avenida Cândido de Abreu ¹	14,2
	BRT: Corredor Aeroporto / Rodoferroviária	160,3
	BRT: Extensão da Linha Verde Sul	15,5
	Corredor Metropolitano (requalificação de vias existentes) ¹	137,6
	Requalificação da Rodoferroviária (inclusive acessos)	48,9
	Requalificação do Corredor Marechal Floriano	44,5
	Requalificação do Terminal Santa Cândida (reforma e ampliação)	12,7
	Sistema Integrado de Monitoramento	71,8
	Vias de Integração Radial Metropolitanas	38,4
Segurança Pública	Capacitação de Policiais Civis e reestruturação da Escola Superior de Polícia Civil	0,28
	Estruturação da Academia de Policial do Guatupê	1,59
	Capacitação dos profissionais Bombeiros Militares em Sistemas de Comando de Incidentes, com foco na Copa do Mundo de 2014.	0,22
Estádio/ Arena	Complexo Esportivo Curitiba 2014 (reforma e ampliação do estádio)	234

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), maio de 2012

¹ Projetos excluídos

Em se tratando da distribuição dos recursos, os maiores percentuais serão destinados aos projetos de mobilidade urbana, os quais conjuntamente receberão 62,91% do total. Cumpre destacar que em algumas destas obras, o projeto não se restringe somente à cidade-sede, abrangendo outros municípios

que integram a Região Metropolitana de Curitiba – RMC (São José dos Pinhais, Pinhais e Colombo). Tal é o caso do BRT: Corredor Aeroporto/Rodoferroviária, Requalificação do Corredor Marechal Floriano, Vias de Integração Radiais Metropolitanas.

Uma breve análise dos projetos relacionados à mobilidade evidencia o caráter imediatista e pontual das escolhas feitas. Aproximadamente 23,7% do montante que será investido em projetos de mobilidade estão sendo gastos na requalificação e embelezamento dos dois acessos que ligam o Aeroporto Internacional Afonso Pena, localizado no município de São José dos Pinhais, ao centro de Curitiba. Tal situação evidencia um planejamento que se estrutura quase que unicamente em função das necessidades de realização do evento, embora o Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Curitiba (IPPUC), órgão responsável pela coordenação dos projetos para a Copa em Curitiba e a COMEC, responsável pelos projetos de cunho metropolitanos, afirmem que tais obras sejam fundamentais à metrópole.

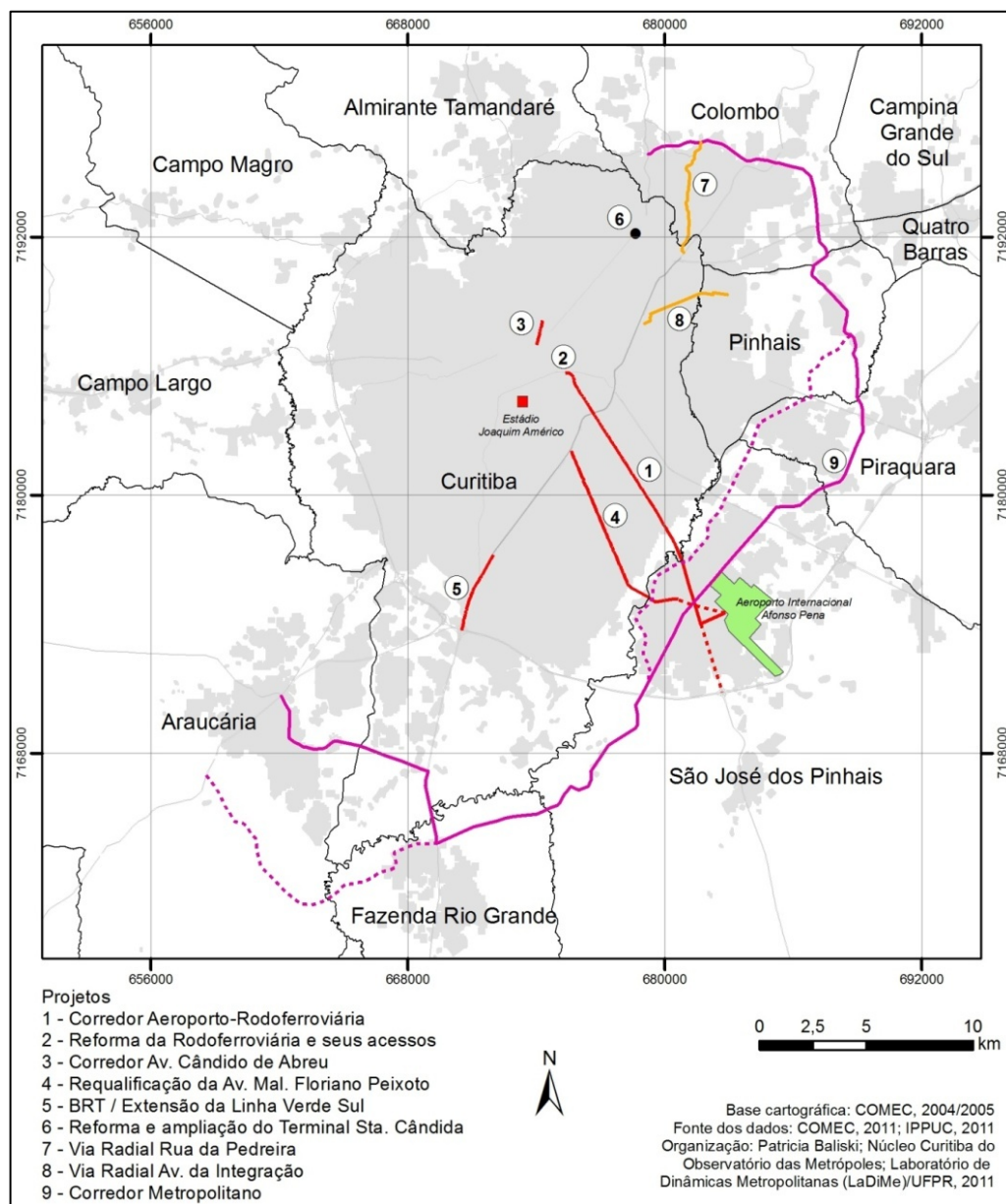


Figura 7 – Projetos de Mobilidade Assegurados Pela Matriz de Responsabilidades – Curitiba e Região Metropolitana

É importante destacar que a principal obra de mobilidade classificada como metropolitana (Corredor Metropolitano), que tinha por objetivo integrar vários municípios da RMC, inicialmente com conclusão prevista para abril de 2013; posteriormente postergada para abril de 2014²³, foi oficialmente retirada da Matriz de Responsabilidade divulgada em dezembro de 2012, tendo como principal argumento a demora na elaboração e execução do projeto.

²³ Várias obras de mobilidade urbana apresentaram ampliação dos prazos previstos no cronograma inicial, no entanto, são nas obras de caráter metropolitano, de responsabilidade da Coordenação da Região Metropolitana de Curitiba (COMEC), que se observam os maiores atrasos.

Gil Polidoro, diretor presidente da Comec, afirmou à Gazeta do Povo (2012) que este era “o projeto mais equivocado e inviável técnica e financeiramente”, o que mais uma vez nos faz questionar a visão de prioridades que esta sendo estabelecida pelos órgãos públicos e técnicos.

Ainda que para as obras de mobilidade urbana seja destinada a maior parte dos recursos, ressalta-se que quando se considera isoladamente os projetos, o Complexo Esportivo se destaca, na medida em que estão previstos 27,07% dos investimentos apenas para a conclusão do estádio Joaquim Américo (Arena da Baixada). Desde o orçamento inicial, R\$184,5 milhões, até a última atualização da Matriz de Responsabilidades (dezembro de 2012), a reforma do estádio já apresentou ampliação de 26,83%²⁴.

Além do estádio, vários projetos de mobilidade também apresentaram aumento nos custos totais, como pode ser observado no Gráfico 11.

²⁴ Além do aumento do valor, outra questão polêmica em torno da reforma do estádio é a “engenharia financeira” criada entre o clube e os governos estadual e municipal, para a obtenção de recursos: o governo estadual fará um empréstimo no BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), que será repassado ao clube. A garantia do clube para o empréstimo é seu centro de treinamento e os títulos de potencial construtivo, concedidos pela Prefeitura Municipal de Curitiba. Mais informações podem ser obtidas no convênio celebrado entre o Clube Atlético Paranaense, Estado do Paraná e Município de Curitiba, disponível em <http://apublica.org/wp-content/uploads/2012/05/Convenio-ESTADO-ATLETICO-MUNICIPIO.pdf>.

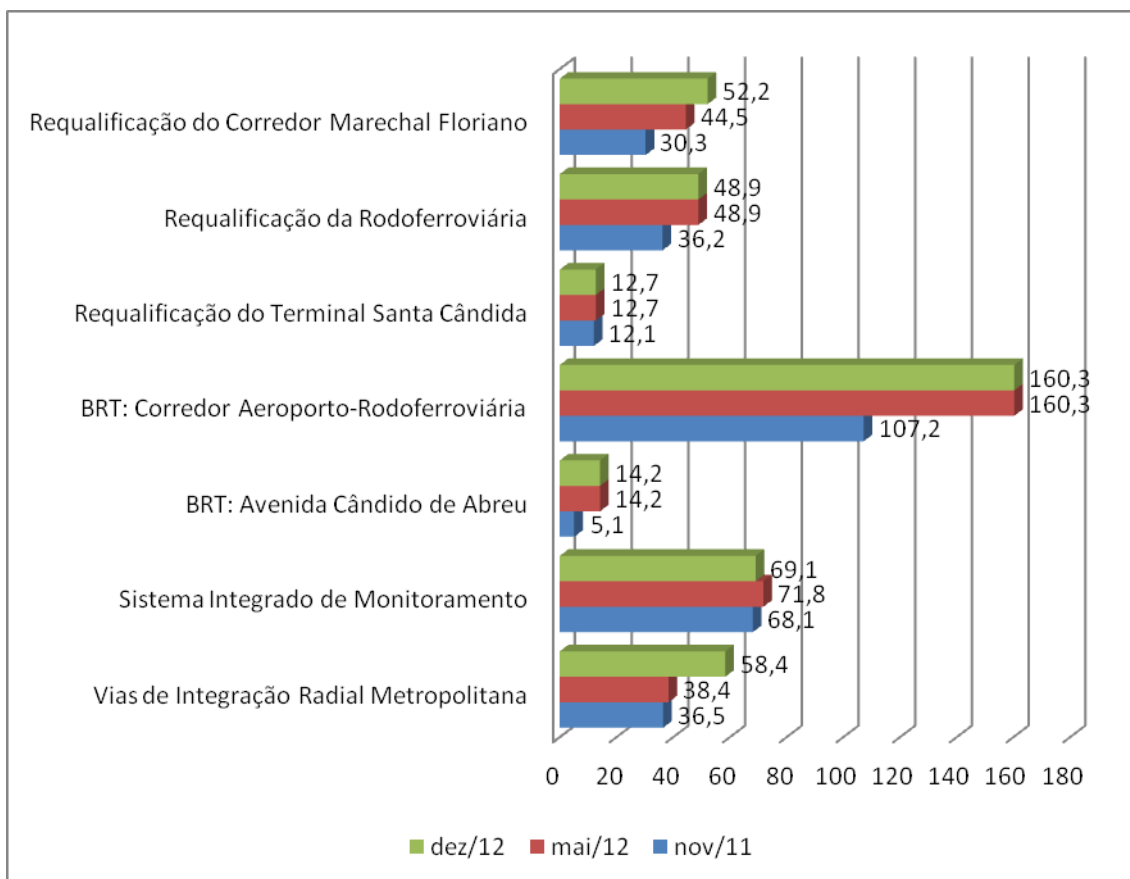


Gráfico 11 - Projetos de mobilidade com aumento no investimento total, entre novembro de 2011 e dezembro de 2012

Fonte: Matriz de Responsabilidades/Controladoria-Geral da União (CGU), novembro de 2011, maio e dezembro de 2012

Dentre os projetos, destacam-se: o BRT - Corredor Aeroporto-Rodoferroviária, que teve acrescido R\$53,1 milhões ao seu custo inicial, decorrente da inserção de um viaduto estaiado²⁵ ao projeto. Nesse sentido, reforça-se a argumentação de que determinadas obras visam o embelezamento da cidade, em uma lógica de divulgação da imagem, afinal, o projeto arquitetônico arrojado do viaduto estará em uma das ligações do aeroporto com o centro da cidade, passagem obrigatória para turistas, imprensa e delegações como a Figura 8 mostra abaixo.

²⁵ Um tipo de ponte suspensa por cabos constituída de um ou mais mastros, de onde partem seus cabos de sustentação. Desde sua formulação o objeto é torná-la um ícone de modernidade e desenvolvimento da cidade. A sua simples definição oficial "obra de arte" demonstra o simbolismo que a mesma carrega estando localizada na Av. das Torres e sobre a Rua Cel. Francisco H. dos Santos, passagem pela qual a maioria dos turistas que chegam a Curitiba seguem.



Figura 8 – Perspectiva da ponte estaiada que está sendo construída em Curitiba para a Copa do Mundo FIFA 2014.
Fonte: IPPUC (2012)

As vias de integração Radial podem ser destacadas como aquelas que tiveram um aumento mais do que significativo na sua última atualização da matriz disponível (dezembro de 2012), 20 milhões ou 52,08% em poucos meses.

A partir da Figura 9, que mostra a distribuição de classes de rendimentos nominais mensais por domicílio, segundo os bairros dos municípios que tem obras da Copa do Mundo 2014, busca uma maior compreensão da distribuição socioespacial dos projetos. A gradação de cores quentes (do amarelo para o vermelho) demonstra o aumento dos rendimentos que podem ser superiores a 2 Salários Mínimos chegando a 20 SM. A única cor fria representada nos gráficos da Figura 9 (o azul) expõe os menores rendimentos aqui representados pela faixa de até 2 Salários por domicílio.

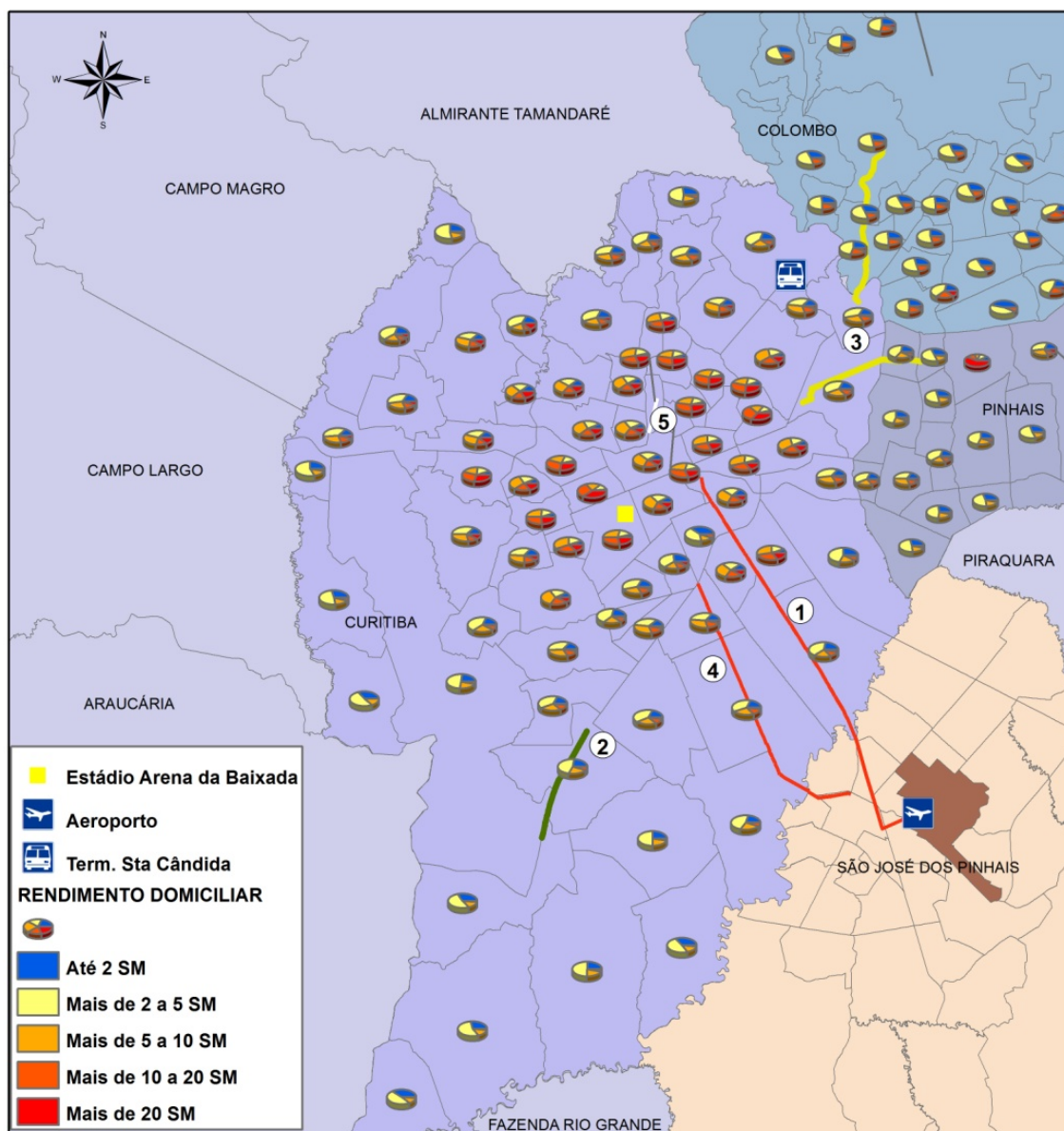


Figura 9 – Rendimento Domiciliar por classe – Curitiba e Municípios Limítrofes

Fonte: COMEC, 2011; IPPUC, 2011; IBGE, 2012.

Org: Autor

Por meio da referida Figura percebe-se que há uma relação entre os projetos e as áreas privilegiadas da cidade de Curitiba, ajudando a corroborar parcialmente o já mencionado padrão elitista do evento, assim como na África do Sul.

Desta forma percebe-se que boa parte dos projetos passa por bairros que figuram entre os mais nobres, locais que chegam a deter 30% de seus residentes com rendimento superior a 20 salários mínimos, principalmente nas

imediações da Arena da Baixada, no bairro da Água Verde; e até de boa parte do corredor que segue até o Aeroporto, cortando bairros como o Jardim das Américas e porções mais abastadas de São José dos Pinhais²⁶.

À medida que os projetos se distanciam da porção central de Curitiba percebe-se uma abrupta queda no padrão de rendimentos, principalmente nos municípios vizinhos. Chama a atenção, no entanto, o limite da via radial Curitiba/Pinhais. Neste local está o bairro Alphaville Graciosa, que por abrigar um luxuoso condomínio residencial, torna-se o bairro com maior concentração de residências detentoras de rendimentos superiores a 20 Salários Mínimos da RMC.

A partir do exposto é possível retomar a discussão brevemente apresentada anteriormente, que relaciona os preços altos da terra e as áreas que apresentam maior mobilidade, garantida pela infraestrutura viária e acessibilidade, ou seja, onde o sistema de transporte coletivo garante, ao longo dos principais eixos de comunicação, tempos menores de deslocamento até o centro da metrópole.

Estudos realizados pela COMEC em parceria com o consórcio SOGREAH/COBRAPE em 2002, constataram que na RMC era preciso uma renda mínima familiar de 4 salários mínimos por mês para ter acesso à moradia disponível no mercado, em áreas onde o preço da terra era equivalente a R\$ 30,00 por m². Essa área contornava praticamente todo o território de Curitiba, assim como uma boa parte dos territórios municipais de Pinhais e São José dos Pinhais como se percebe na Figura 9, anteriormente citada, com os tons quentes (laranja e vermelho) predominantes.

Esse nível de renda mínima era incompatível com a realidade orçamentária de uma parcela expressiva das famílias residentes na RMC, já que segundo o Censo de 2000, cerca de 25% das famílias da RMC auferiam rendimentos médios mensais inferiores a 3 salários mínimos e 20% estava na faixa de 3 a 5 salários mínimos, o que totalizava um percentual de 45% das famílias da RMC com rendimentos mensais inferiores a 5 salários mínimos. Além disso, a elevada taxa de informalidade do mercado de trabalho regional

²⁶ Os dados de rendimento para o mapa não incluem São José dos Pinhais pelo fato desse município só ter aprovado sua lei de Bairros posteriormente ao limite estabelecido pelo IBGE para que fossem incluídos no Censo 2010, portanto, esses dados ficaram indisponíveis na escala dos bairros.

dificulta o acesso a financiamentos de médio e longo prazo para aquisição de terrenos e (ou) de casa própria.

Embora não haja atualização desta pesquisa, é de notório conhecimento que nos anos 2000 houve uma intensa valorização do solo em boa parte do aglomerado metropolitano. Os dados disponibilizados pelo Censo 2010 mostram que esse cenário se agravou graças a uma diminuição considerável do poder aquisitivo das famílias na RMC. Assim, os números mais recentes mostram que nada menos do que 40% dos domicílios da RMC auferem até 3 salários mínimos. Se somarmos a este o percentual de domicílios que ganha até 5 salários, temos 59,1% de toda a RMC nesta condição. O que se tenta demonstrar é que mesmo sem saber exatamente de quanto precisa uma família, hoje, para adquirir uma residência na RMC, esses valores são inevitavelmente superiores há 10 anos.

Nesse contexto não é possível deixar de pensar nos impactos que o evento pode trazer sobre o preço da terra principalmente para Curitiba e municípios limítrofes.

Quando se pensa no sistema como o conjunto de estruturas físicas responsáveis pelo deslocamento de passageiros e cargas que a princípio define o grau de acessibilidade e mobilidade de determinado território, pode-se automaticamente associá-lo à forma de produção dos espaços urbanos. Nesse contexto, é possível interpretá-lo como fator ora condicionante, ora condicionado pelo processo de conformação e expansão da metrópole.

Em continuidade a tal linha de argumentação, destaca-se que o último PDI, concluído em 2006, enfatiza a expansão da acessibilidade como um elemento fundamental ao estabelecimento de diretrizes para o sistema viário metropolitano, tomando por princípio “a necessidade de ampliação dos níveis de acessibilidade para as áreas onde ocorreram processos de ocupação sem a contrapartida da ampliação das estruturas viárias” e para as áreas onde é possível o crescimento urbano futuro (COMEC, 2006, p.19).

Baseado nesse raciocínio e ainda pensando que a mobilidade é amplamente divulgada como grande legado a ser deixado pelo evento foi construída a Figura 10 que traz a sobreposição da acessibilidade na Região Metropolitana de Curitiba, desenvolvida pelo PDI em metodologia construída

pela COMEC em relação aos projetos de mobilidade definidos para a Copa do Mundo 2014.

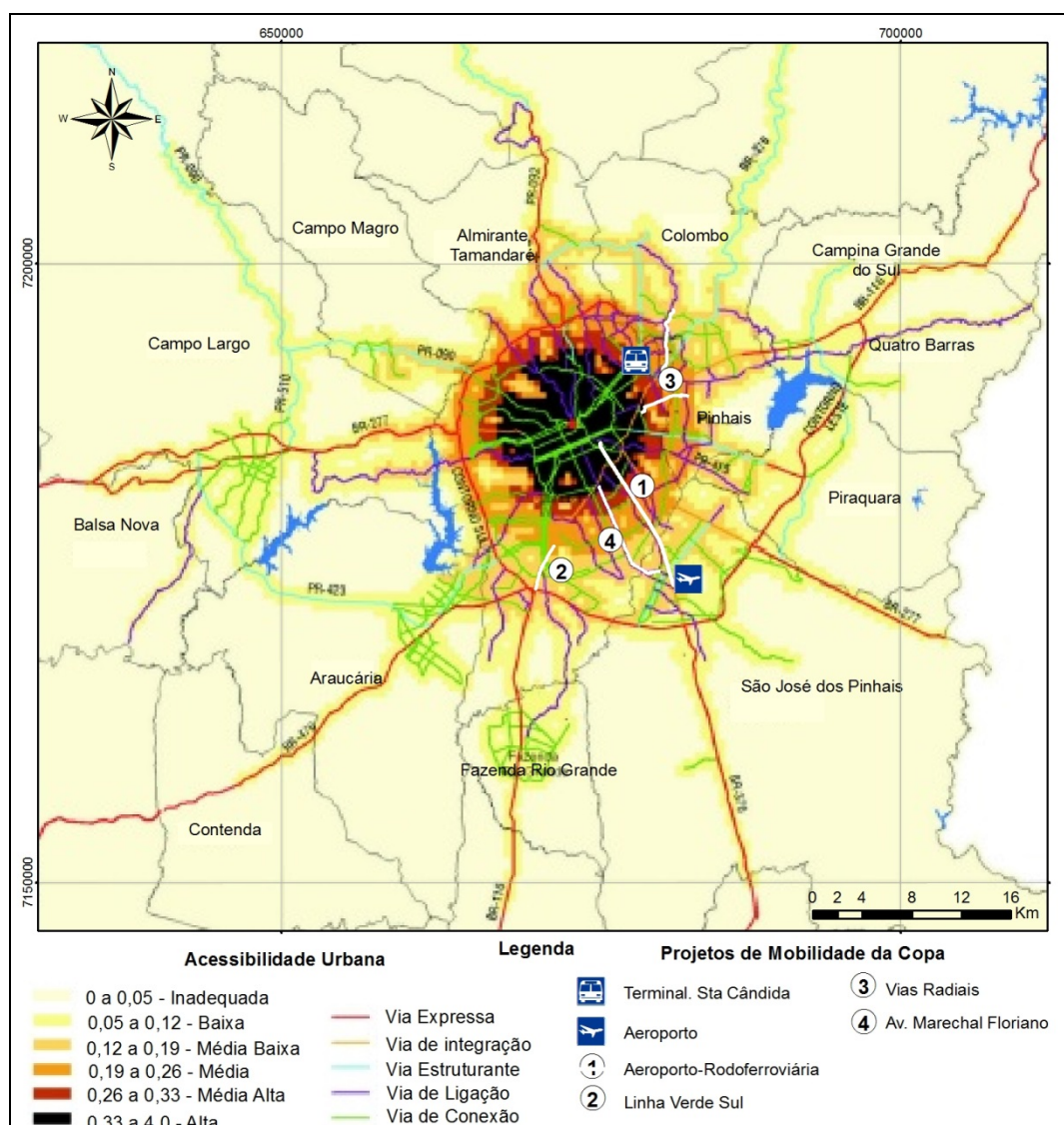


Figura 10 – Acessibilidade na RMC e os Projetos da Copa 2014

Fonte: COMEC/PDI (2006)

Org: Autor

Quando se analisa as diretrizes prioritárias para a ampliação da mobilidade/acessibilidade definidos pelo PDI, fundamentalmente pela expansão da malha e investimento nas porções menos privilegiadas da metrópole, não se percebe, como os projetos da Copa do Mundo FIFA 2014 possam trazer contribuições significativas à mobilidade da sua região metropolitana. De forma geral, os mesmos restringem-se, como já afirmado anteriormente, a renovação (reforma/ampliação) de vias já existentes e na maioria dos casos em boas

condições de conservação e também em locais dotados de acessibilidade privilegiada segundo a própria metodologia da COMEC (2006).

Neste sentido não haveria então porque esperar que haja contribuição significativa dos projetos do evento para a acessibilidade da RMC, embora a COMEC tenha afirmado que as obras tenham como maior legado a melhoria das condições viárias de acordo com as prioridades do PDI, melhorando a mobilidade no Aglomerado Metropolitano²⁷.

É fundamental destacar que, se por um lado as obras que ligam Curitiba aos municípios vizinhos que compõem o Aglomerado Metropolitano trazem benefícios sob a perspectiva dos deslocamentos das classes menos favorecidas, apontados aqui como fundamentais à realidade da metrópole - embora não se saiba ao certo como se dará a utilização das mesmas para o transportes públicos - por outro, essas obras tendem a favorecer a ampliação da centralidade de Curitiba frente a sua região metropolitana contradizendo o que sugere todo o planejamento da região proposto pelo seu Plano de Desenvolvimento Integrado, ainda mais quando se percebe, como descrito anteriormente, que os dados de movimento pendular mostram que esta é uma tendência que se ampliou consideravelmente entre 2000 e 2010.

²⁷ Essa afirmação foi feita durante uma apresentação realizada na COMEC para exposição dos projetos do evento definidos para a região metropolitana de Curitiba para um grupo de pesquisadores do Observatório das Metrópoles em 28/09/2012.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A estratégia de utilização de megaeventos esportivos como motores de desenvolvimento urbano traz consigo uma fundamentação que apresenta fragilidades. Para Oliveira (2011), do ponto de vista epistemológico, a citada estratégia resultaria da apropriação de princípios e de conceitos teóricos que foram desenvolvidos em períodos históricos e escalas geográficas completamente estranhas à sua atual aplicação.

Corroborando tal afirmação, os relatórios oficiais e a literatura econômica provam que os investimentos associados aos megaeventos esportivos não contribuem para a redução das desigualdades regionais, pois a concentração de gastos nas áreas dinâmicas de determinadas nações tende a reter os efeitos multiplicadores dentro de suas próprias fronteiras, ao contrário do que é esperado quando o aporte é realizado nas regiões menos dinâmicas. Esses efeitos são indubitavelmente mais cruéis para as nações pobres ou em “desenvolvimento” as quais carregam enormes disparidades sociais em seu território.

A descrição e análise da Copa do Mundo FIFA 2010 na África do Sul, mostra que as cidades foram ordenadas não exatamente para o megaevento, mas sim a partir destes que lhe conferiram tanto a imagem urbana perseguida, como a legitimidade para realizar os ajustes espaciais próprios para a modernização capitalista. A síntese analítica dos estudos que trataram da copa na África apontaram, antes de mais nada, para a produção de um espaço que atendesse aos ciclos de valorização do capital, ainda que fosse necessário para tal incorrer em violação de direitos.

Desta forma, em muitos casos o megaevento não ocorre em favor da ampliação da sociabilidade ou da maior garantia de direitos como seus organizadores anunciam para os cidadãos a fim de ampliar o apoio, mas sim em detrimento destas dimensões apoiados nas parcerias público privadas, da sobrevalorização de terras, da expulsão de pobres de suas moradias, da privatização de espaços públicos e de processos de gentrificação.

Dentro desse contexto e retomando a hipótese central, a Copa do Mundo FIFA 2014 não trará contribuições significantes para a já precária integração do aglomerado metropolitano de Curitiba ou para planejamento/desenvolvimento regional. Sem a devida inserção de seus municípios no conjunto de projetos definidos para o evento restará à sua extensão metropolitana alterações pontuais que se limitam a vias expressas de benefícios questionáveis às populações locais.

É importante destacar que o projeto do corredor metropolitano, via expressa que contornaria a capital paranaense - talvez o único com implicações necessariamente metropolitanas - foi cancelado, entre outros motivos, por não ter sido considerado como uma prioridade, revelando o imediatismo das escolhas.

Se por um lado é possível argumentar que os projetos analisados deverão trazer ganhos para mobilidade urbana, por outro, pode-se questionar a conflitante relação entre o que seja prioridade local e o que seja imposição da FIFA. Os projetos por hora analisados se resumem a obras de renovação viária, sem propostas claras de investimentos em transporte público.

O descrito cenário, de acordo com diversos autores discutidos ao longo da dissertação, tende apenas a colaborar com a manutenção das disparidades entre Curitiba e seus municípios vizinhos que têm na contradição um ponto característico. Neste contexto destaca-se a evidenciada onipresença da cidade pólo, rica e reconhecida internacionalmente como um modelo de planejamento e gestão, cercada por um grupo de cidades que patinam em relação ao desenvolvimento, sofrem com a baixa atividade econômica, concentram a maior parcela da pobreza da região metropolitana e que terão poucas chances de se beneficiar com as propaladas melhorias divulgadas pelos gestores públicos.

Desta forma o que poderia ser inicialmente, com base no discurso oficial, um ganho para amplas regiões teria um efeito perversamente contrário, ao centralizar uma série de intervenções dinamizadoras em uma única cidade, ou ainda em partes dela, tender-se-ia a ampliar as disparidades, contradições e conflitos, ficando esquecida assim, definitivamente, a promessa de melhorias urbanas e legados, que justificavam as vultosas quantias de investimentos públicos.

A falta de informações e consequentemente de transparência dos processos também merece destaque na análise. Segundo “o Indicador de Transparência Municipal”, lançado pelo Instituto Ethos - uma espécie de ferramenta criada com o intuito de medir a disponibilidade dos dados públicos e o funcionamento dos canais de participação da população em relação aos investimentos dos governos Municipais e do governo Federal necessários para a realização da Copa do Mundo FIFA de 2014 -, dez das doze cidades-sede fizeram, segundo o indicador, menos de 19 pontos numa escala que varia de 0 a 100, sendo sua transparência classificada como “Muito Baixa”. Somente duas prefeituras foram avaliadas com nível “Médio” nos Índices, mesmo assim não passaram dos 50% dos pontos: Belo Horizonte e Porto Alegre.

Tais indicadores mostram de maneira muito prática e sistemática o que é facilmente perceptível por quem busca informações sobre o evento: a falta de transparência e informação como uma regra, quiçá uma estratégia.

Algumas prefeituras, como Cuiabá e Fortaleza, não possuem sequer uma página específica para divulgar as ações para a Copa do Mundo FIFA 2014.

É importante frisar que 80% das perguntas dos indicadores foram relacionadas ao cumprimento de três leis em vigor: Lei Nº 12.527, de novembro de 2011, chamada de Lei de Acesso à Informação Pública; Lei Complementar Nº 101 de maio de 2000, que complementa a Lei de Responsabilidade Fiscal; e a Lei Nº 8.666 de junho de 1993, a Lei de Licitações Públicas.

Neste contexto torna-se regra a invisibilização dos processos decisórios, em razão da desqualificação da política e da desconstituição das formas “normais” de representação de interesses. Não se sabe onde, como e quem toma as decisões, reconfigurando as relações entre interesses privados e públicos no exercício hegemônico. A política propriamente dita é progressivamente substituída pela administração técnica e inquestionável do “gestor político” que tem no consenso forjado por discursos ufanistas que justificam os altíssimos gastos em nome do bem comum, seu maior mérito.

Com a proximidade do evento, já se anuncia a desistência de boa parte dos supostos legados em infraestrutura e mobilidade urbana e de forma definitiva, aceleram-se os prazos para a realização das obras assim como aumentam seus custos.

Desta forma, contraditoriamente ao discurso oficial, o que predomina são os investimentos em estádios que já chegam a 28% de tudo que será gasto, enfatizando que esses valores ainda tendem a subir até o evento, como apontado anteriormente, em virtude de atrasos e revisões de projetos.

O cenário que se evidencia a partir do exposto não poderia ser otimista: na Copa do Mundo FIFA 2014 o dinheiro de todos financiará o lucro de poucos, como aconteceu na África do Sul, que ficou com uma dívida de US\$ 4 bilhões, os mesmos US\$ 4 bilhões que a FIFA anunciou de lucro. Mas o Brasil terá novos estádios, argumentarão alguns, sem considerar que ao menos quatro deles fadados a virar elefantes brancos, em Cuiabá, Brasília, Natal e Manaus.

Com perspectivas como essas as cidades passam então a ser ordenadas a partir da primazia do espetáculo que se orienta pelo consumo e pela conformação de espaços que possam servir para a acumulação capitalista. Grupos hegemônicos se formam tomando as normas da acumulação como as regras do jogo que definem a produção das cidades para consumidores e espectadores, em detrimento dos cidadãos que, nesse contexto, sofrem com as ameaças de flexibilização de seus direitos em nome de um questionável bem comum.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AMATO, C. **Weighing the World Cup's worth**, *Times Live*, Ago, 2010. Disponível em <<http://www.timeslive.co.za/business/article615086.ece/Weighing--the--World--Cups--worth>>. Acesso em 05/02/2011.

ANDRANOVICH, G.; BURBANK, M.J.; HEYING, C.H. **Olympic Cities: lessons learned form mega-event politics**. *Journal of Urban Affairs*, Vol. 23, No. 2, 113-13, 2001.

ARAÚJO FILHO, V. F. (1996). **Antecedentes político-institucionais da questão metropolitana no Brasil**. In: CARDOSO, E. D. e ZVEIBIL, V. Z. (orgs.). *Gestão metropolitana: experiências e novas perspectivas*. Rio de Janeiro, Ibmam.

ASCHER, François. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.

BAADE, R., MATHESON, V. **The Quest for the Cup: assessing the economic impact of the world cup**. *Regional Studies*, Vol 38, N°4, 2004.

BAUMANN, R; ENGELHARDT, B.; MATHESON V. **Labor Market Effects of the World Cup: A Sectoral Analysis**. Working Papers 1113, International Association of Sports Economists & North American Association of Sports Economists, 2011.

BOND, Patrick; COTTLE, Eddie. *Economic Promises and Pitfalls of South Africa's World Cup*. In: COTTLE, Eddie (Edit.). **South Africa's World Cup: a legacy form whom?** KwalaZulu-Natal: University of KwalaZulu-Natal Press, 2011.

BRASIL. Ministério do Turismo. **Proposta Estratégica de Organização Turística para Copa do Mundo de 2014**: Curitiba. Brasília, 2010.

CAPEL, H. **El Modelo Barcelona: un Examen Crítico**. Barcelona: Ed. del Serbal, 2005.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CASTELLS, M.; BORJA, J. E. **Planes estratégicos y proyectos metropolitanos**. *Cadernos IPPUR*, Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, v.11, n.1/2, p.207-231, jan./dez. 1997.

CGU – **Controladoria-Geral da União**. *Matriz de Responsabilidades*, 2012. Disponível em <<http://www.transparencia.gov.br/Copa2014/matriz/>> Acesso em maio de 2012.

CHESNAIS, F. **A Mundialização do Capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

CITY OF JOHANNESBURG. Integrated Development Plan Revision 2009/10, vol.1. 2009. disponível em <http://www.joburg-archive.com.za/article/2009-05-21pdfs/idp/>. Acesso em 10/10/2011.

CITY OF JOHANNESBURG. IDP 2002/3. 2003, Disponível em http://joburg-archive.co.za/cityvision/idp2002/idp_intro.pdf. Acesso em 01/11/2011

CLING, J.P. **L'économie sud-africaine au sortir de l'apartheid**. Karthala, Paris, 2000.

COTTLE, Eddie. Scoring an Own Goal? The Construction Workers'2010 World Cup Strike. In: ____ (Edit.). **South Africa's World Cup: a legacy form whom?** KwalaZulu-Natal: University of KwalaZulu-Natal Press, 2011.

CZEGLÉDY ,A. P. A World Cup and the construction of African reality. In: **Development and Dream. The urban legacy of the 2010 football world cup** Edited by Udesch Pillay, Richard Tomlinson and Orli Bass. HSRC Press, Cape town. South Africa, 2009.

CZEGLÉDY, A. P. Urban dreams: The 2010 Football World Cup and expectations of benefit in Johannesburg. In: **Development and Dream. The urban legacy of the 2010 football world cup** Edit. Udesch Pillay, Richard Tomlinson and Orli Bass. HSRC Press, Cape town. South Africa, 2009.

DUBRESSON, A. **Métropolisation institutionnelle et spatialités économiques au Cap (Afrique du sud)**. In: Revue Tiers Monde, n° 181, 2005/1.

ERNST & YOUNG. **Brasil sustentável: impactos econômicos da Copa do Mundo de 2014**. 2010. Disponível em: <[http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Brasil_Sustentavel_Copa2014_no_vamarca/\\$FILE/PDF_Copa.do.mundo_port.2011.pdf](http://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/Brasil_Sustentavel_Copa2014_no_vamarca/$FILE/PDF_Copa.do.mundo_port.2011.pdf)>.

FERNANDES, A.C. **Da reestruturação corporativa à competição entre cidades: lições urbanas sobre os ajustes de interesses globais e locais no capitalismo contemporâneo**. In: Espaço e Debates, n° 41, São Paulo, 2001.

FIRKOWSKI, O.L.C.F. Região Metropolitana no Brasil: Assim é se lhe parece.....In: I SEURB,8, 2011, Campo Mourão. **Anais...**Campo Mourão:FECILCAM-PR, 2011.1 CD-ROM.

GALVÃO (2004), A. C. F. **Política de desenvolvimento regional e inovação. A experiência européia.** Rio de Janeiro, Garamond.

GAZETA DO POVO. *Metade dos estádios da Copa 2010 registra prejuízo.* Edição de 12/04/2012.

GAZETA DO POVO. *Por arenas, FIFA esquece legado.* Edição de 31/05/2012.

GELB S. South **Africa's economic crisis : An overview.** in: S. Gelb (ed.), South Africa Economic Crisis, Cidade do Cabo, 1991.

GRANT THORNTON. FIFA World Cup Visitors will stay longer and spend more. 2010. Disponível em <http://www.big4.com/andersen/grant-thornton-on-south-africa-world-cup-fewer-visitors-staying-longer-495/> acesso em 05/09/2011

HARVEY, David. **Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio.** *Espaço & Debates*, ano XVI, n. 39, 1996.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna.** São Paulo: Loyola, 2000.

HARVEY, David. **O Enigma do Capital e as Crises do Capitalismo.** São Paulo: Ed. Boitempo, 2011.

LENCIONI, S. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da Silva, FREIRE, D G, OLIVEIRA, F J G (Orgs.). **Metrópole: governo, sociedade e território.** Rio de Janeiro: DP&A; Faperj, 2006.

LEFEBVRE, H. **A Revolução Urbana.** Belo Horizonte, Editora UFMG, 1999.

_____. **O direito à cidade.** 4ª ed. São Paulo: Centauro, 2010.

LOGAN, J. R.; MOLOTCH, H.L. **The City as a growth machine.** In: FAINSTEIN, S.;CAMPBELL,S.(org).Urban Theory. Oxford: Blackwell, 1996.

MARAIS, H. **South Africa : Limits to Change.** The Political Economy of Transformation, London, Cape Town, Zed/UCT Press, 2001.

MEANING, W. **One year later: a re-appraisal of the economics of the 2006 soccer world cup**. IASE/NAASE Worker paper series, nº07-25, 2007.

MEYER, R.M.P. **Atributos da Metrópole Moderna**. São Paulo em Perspectiva. São Paulo, V.14, n.4, 2004.

MOURA, R. **Arranjos urbano-regionais no Brasil**: uma análise com foco em Curitiba. Curitiba, 2009. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Setor de Ciências da Terra, Universidade Federal do Paraná.

NUNES, P. **Conceito de Crowding Out**. Disponível em <<http://www.knoow.net/cienceconempr/economia/crowdingout.htm>>, acesso em Abril de 2012.

NOVO capitalismo intensifica velhas formas de exploração. **Folha de São Paulo**, caderno especial sobre globalização, entrevista com François Chesnais, 02.11.1997, p.4.

OLIVEIRA, A. A economia dos megaeventos: Impactos setoriais e regionais. In: **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba: IPARDES, nº 120, p.251-269, jan./jun. 2011.

OLIVEIRA, F.J.G. **A cidade metropolitana do Rio de Janeiro e as perspectivas com os Jogos Olímpicos**. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XV, nº 895 (24), nov. 2010. <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-895/b3w-895-24.htm>>

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Análise das Regiões metropolitanas do Brasil: Identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias**. Observatório das Metrópoles, FASE/IPPUR/IPARDES, (Relatório da Atividade 01) Rio de Janeiro, 2005a.

PILLAY, U; BASS, O. Mega-events as a response to poverty reduction: the 2010 World Cup and urban development. In: Pillay, U., Tomlinson, R. & Bass, O. (eds). **Development and dreams: the urban legacy of the 2010 Football World Cup**. Cape Town: HSRC Press. 2009. Disponível em: www.hsrcpress.ac.za.

PREUSS, H. **Economics of the Olympic Games: hosting the games 1972-2000**. Petersham: Walla Walla Press, 2000.

QUEIRÓS, Margarida. **Impressões de uma geógrafa portuguesa sobre as transformações recentes de Barcelona**. Resposta ao desafio de Horacio Capel. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*,

Universidad de Barcelona, n. XV, n. 850, 2009. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/b3w-850.htm>> . Acesso em agosto de 2011.

QUEIRÓS, Margarida. **Barcelona(s): cidade dos projectos ou projectos da cidade?** *Finisterra*, Lisboa, XLV, 90, 2010. Disponível em <<http://www.ceb.ulg.ac.be/finisterra/>>. Acesso em agosto de 2011.

RAEDER, S. **Jogos e Cidades: Ordenamento territorial urbano em grandes eventos esportivos**. 2007. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense (UFF), Rio de Janeiro.

RANCIÈRE, J. **Post-Democracy, Politics and Philosophy**: an interview with Jacques Rancière. *Angelaki* 1 (3):171-178, 1994

ROLNIK, R. e SOMEKH, N. **Governar as metrópoles: dilemas da recentralização**. Cadernos de Metrópole n.8, PP. 107-117, 2º sem.2002

SÁNCHEZ, F. **A Reinvenção das Cidades para um mercado mundial**. Chapecó, Santa Catarina: Argos, 2010.

SAUNDERS, G. **Updated economic impact of the 2010 FIFA World Cup**, GRANT THORNTON, Abril, 2010

SEARLE, G. **Uncertain Legacy: Sydney's Olympic Stadiums**. *European Planning Studies*, vol. 10, núm. 7, Reino Unido, outubro, 2002.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço**: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 4º Ed. 5º reimpressão, Edusp, São Paulo, 2009.

SEIXAS, J. **Os Megaeventos na cidade: Imagética social, Política e Governança Pública**. In: Revista e-metropolis, nº2, ano 1, Setembro de 2010.

SPOSITO, E.S. **Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico**. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F., RODRIGUEZ A. **The Globalized City - Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities**. Oxford: University Press, 2000.

SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F.; RODRIGUEZ A. **Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy**, *Antipode*, 34(3), p. 542-577, 2002.

TAAL, Michelle. Their Cup Runneth Over: Construction Companies and the 2010 FIFA World Cup. In: COTTLE, Eddie (Edit.). **South Africa's World Cup: a legacy form whom?** KwalaZulu-Natal: University of KwalaZulu-Natal Press, 2011

TCU – **Tribunal de Contas da União**. *O TCU e a Copa do Mundo de 2014: relatório de situação: abril de 2011*. Brasília: TCU, 2011.

TCU – **Tribunal de Contas da União**. *O TCU e a Copa do Mundo de 2014: relatório de situação: junho de 2012*. Brasília: TCU, 2012.

TUOK, I. **Persistent Polarisation Post Apartheid ? Progress Towards Urban Integration in Cape Town**. University of Glasgow, Urban Change and Policy Research Group, Department of Urban Studies, Discussion Paper, Glasgow, 2000.

VAINER, Carlos. **A Cidade da Exceção: Reflexões a partir do Rio de Janeiro**. In: XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, 2010. *Anais*

VOIGT, Kevin. **Is there a World Cup economic bounce**. World Cup South Africa 2010: CNN, 11/06/2010.

WATSON V. **Change and Continuity in Spatial Planning : Metropolitan Planning in Cape Town Under Political Transition**, Londres - Nova York, Routledge, 2002.